T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

İLK DÖNEM MİZAH GAZETELERİNDE İSTANBUL HAYATI

CİLT I

Derya KILIÇKAYA

2502100361

Tez Danışmanı:

Prof. Dr. Ali Şükrü Çoruk

İstanbul 2015

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

D O K T O R A

T E Z O N A Y I

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı : **Derya KILIÇKAYA** Numara : **2502100361**

Anabilim/Bilim Dalı : **Türkiyat Araştırmaları** Danışman : **Prof.Dr.Ali Şükrü ÇORUK**

Tez Savunma Tarihi : **19.03.2015** Tez Savunma Saati : **15:00'da**

Tez Başlığı : **İlk Dönem Mizah Gazetelerinde İstanbul Hayatı**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
Prof.Dr.Ali Şükrü ÇORUK	[signature]	Kabul
Doç.Dr.Abid Nazar MAHDUM	[signature]	Kabul
Doç.Dr.Halim KARA	Halim Kara	Kabul
Yrd.Doç.Dr.Sinan ÇİTÇİ	Raporlu	
Yrd.Doç.Dr.Mehmet SAMSAKÇI	[signature]	Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
Yrd.Doç.Dr.Ali YILDIZ		
Yrd.Doç.Dr.Fırat KARAGÜLLE	[signature]	Kabul

İLK DÖNEM MİZAH GAZETELERİNDE İSTANBUL HAYATI

DERYA KILIÇKAYA

ÖZ

1870-1877 arasında yayımlanmış ilk dönem mizah gazeteleri, İstanbul şehri hakkında bize geniş bilgiler sunmaktadır. Bu şehirde yaşamış olan 19. asır insanının çektiği güçlüklerle beraber, onların İstanbul'a bakış açısı gazeteler tarafından ele alınmıştır. Gündelik hayatın ve şehrin tarihi açısından önemli bilgiler sunan ve bizi aydınlatan metinler, çalışmamıza konu olmuştur. Tezimizde, bu metinlerden hareketle İstanbul'u her yönüyle ele alarak, bu şehir ve insanları hakkında bilgi toplamaya çalıştık.

Bu tezde, ilk dönem mizah gazetelerinden hareketle, İstanbul içinde yaşayanlarla beraber, şehirde yaşananlar da değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Mizah, Gazete, İstanbul.

LİFE IN ISTANBUL IN THE FİRST PERİOD OF HUMOUR NEWSPAPERS

DERYA KILIÇKAYA

ABSTRACT

The first period of humour newspapers which published between 1870-1877, serve comprehensive information about Istanbul.Diffuculties that People who was living in this city in 19. century have and their point of view on Istanbul processed by newspapers.Texts that help and serve significant informations about daily life and history of the city become a subject for our thesis.In our thesis, we processed Istanbul in every single way based on these texts thereby trying to get data about this city and its folk.

In this thesis, who were living in Istanbul in that time period and what was going on in the city are evaulated based on the first period of humour newspapers.

Key Vocabulary: Humour, Newspaper, İstanbul

ÖN SÖZ

1870-1877 seneleri arasında yayımlanan ilk dönem mizah gazeteleri, hem edebiyat hem de tarih biliminin ilgi odağı olmuştur. Gündelik yaşamın aynen yansıtıldığı bu yayınlar, genellikle İstanbul'da çıktığından, anlatılan konular da bu şehirle ilgilidir. İlk dönem mizah gazetelerine eğilerek, onları farklı açılardan irdeleyen pek çok araştırmacı vardır. Prof. Dr. Ömer Faruk Akün'ün danışmanlığını yaptığı, İkbal Özbent'e ait olan "İlk Türkçe Mizah Gazetelerinde Alafranga Tipler ve Alafranga Hayat" isimli, 1987'de gerçekleştirilmiş doktora çalışması bunlardan biridir. Bu tezde, 1870'li yıllarda İstanbul hayatının önemli bir parçası olan alafranga tipler; yani "şık" ve "şıllık" adı verilen kişilerle, onların yaşadığı alafranga hayat, ilk dönem mizah gazetelerinden hareketle ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Yüksek lisans tezini, Prof. Dr. Kâzım Yetiş danışmanlığında yapan Belkıs Yaman ise "1869-1876 Yılları Arasında Yayınlanan Mizah Gazetelerinde Tiyatro" başlıklı çalışmasıyla yine bu konuya eğilir. Prof. Dr. Kâzım Yetiş danışmanlığında hazırlanan ve Nezihe İdemen'e ait olan "1869-1876 Yılları Arasında Yayınlanan Mizah Gazetelerinde İstanbul Hayatı" başlıklı tez ise bizim çalışma konumuzla çok yakından ilgilidir. Ancak, 1994 senesinde hazırlanmış bu iki tezde, sadece mizah gazetelerinde yayımlanan metinlere yer verilmiştir. 1998 senesinde Zöhre Bilgegil danışmanlığında, Şükran Oğuz tarafından hazırlanan yüksek lisans tezi ise sadece Diyojen gazetesi üzerinde durur: "Tanzimat Döneminde Mizah ve Diyojen Gazetesi (3. Cilt)". 2004 senesinde, Mehmet Özden danışmanlığında, Hamdi Özdiş tarafından hazırlanan yüksek lisans tezi de sadece Diyojen ve Çaylak gazeteleri üzerinde durmuştur: "Tanzimat Devri Mizah Gazetelerinde Batılılaşma ve Toplumsal-Siyasal Eleştiri: Diyojen (1870-1873) ve Çaylak (1876-1877) Üzerinde Bir Araştırma". 2013 senesinde, Şehnaz Aliş danışmanlığında, Alparslan Oymak tarafından hazırlanan "Osmanlı Mizahında Teodor Kasap (Diyojen, Çıngıraklı Tatar ve Hayâl Gazetesi Üzerine Bir İnceleme)" başlıklı doktora tezi, bahsi geçen üç gazeteyi, her yönden ayrıntılı bir şekilde incelemiştir. Bizim tezimizin amacı ise ilk dönem mizah gazetelerini, sadece İstanbul hayatı açısından incelemek ve değerlendirmektir. Çalışmamız, metinlerin Latin harflerine aktarılmasından ibaret değildir. Aynı şekilde,

bir veya birkaç gazetenin, her açıdan incelenmesini de kapsamamaktadır. Amacımız, bir boşluğu doldurmak ve ilk dönem mizah gazetelerine yansıyan İstanbul hayatını her yönüyle değerlendirmektir. Dolayısıyla, çalışmamız kendinden öncekilerden pek çok yönüyle ayrılmaktadır. Ancak, bu çalışmayı gerçekleştirirken yukarıda isimleri geçen tezlerden yeri geldikçe faydalandığımızı da belirtelim.

Çalışmamızda, 1870-1877 seneleri arasında yayımlanmış, on iki mizah gazetesindeki İstanbul hayatını değerlendirdik. İlk mizah gazetemiz 1870 senesinde çıktığı için, araştırmamız bu tarihten başlamıştır. Tezimizde, sadece ilk dönem mizah gazetelerini irdeledik; yani 1877 senesinin ötesine geçmedik. Çünkü, mizah gazeteleri bu seneden sonra, II. Abdülhamit'in isteği doğrultusunda yayımlanmayacaktır. Padişah II. Abdülhamit, 1877 senesinde bir matbuat kanunnamesi hazırlatır ve içine mizah gazetelerinin yasaklanması hususunda bir madde koydurur. Padişah, kendinden önceki V. Murat ve Abdülaziz gibi, mizah gazetelerine müsamaha gösteren bir yapıda değildir. Bu yayınlar, onu fazlasıyla kızdırmaktadır. Dolayısıyla, mizah basınının tamamen ortadan kaldırılmasını talep eder ve bu konuda girişimlerde bulunur. Ancak, II. Abdülhamit'in 1877 senesinde matbuat kanunnamesine koydurduğu mizah gazetelerinin çıkışının yasaklanmasına dair madde, Meclis-i Mebusan ve Âyân Meclisi'nce kabul görmez. Meclis, mizah gazeteleri ile ilgili bu maddeyi kanundan çıkarır. İsteğinin gerçekleşmediğini gören padişah ise bu kanunu yürürlüğe koymaz. Bu tip girişimlerle mizah gazetelerini yasaklayamayacağını anlayan II. Abdülhamit, son çare olarak kendi idaresine başvurur ve mizah gazetelerinin yayımlanmasına izin vermez. Böylelikle, 1908'e kadar mizah basını susmuş olur. İşte bu yüzden çalışmamız, 1877'nin ötesine geçememekte ve ilk dönem mizah gazeteleri şeklinde sınırlandırılmış bulunmaktadır.

Tezimiz; bir giriş, altı bölüm ve bir sonuçtan oluşmaktadır. Tezin giriş kısmında, gazetelerin yayımlandığı dönem hakkında genel bir bilgi verilmiştir. Birinci bölüm, ilk dönem mizah gazetelerinin tanıtımından ibarettir ve gazetelere İstanbul'un nasıl yansıdığı, genel bir şekilde ele alınmıştır. Üçüncü bölüm ve sonrası ise tezin esas kısmını oluşturur. Bölümler, kendi içinde de alt başlıklara ayrılmıştır. Üçüncü ve altıncı bölüm arasında, İstanbul'un mizah gazetelerine nasıl yansıdığı,

ayrıntılı bir şekilde ve alıntılar eşliğinde değerlendirilmiştir. Değerlendirmelerimizi yaparken, bu gazetelerde yayımlanan karikatürlerden de faydalandık. Toplamda yüz karikatür eşliğinde, konuyu incelemeye çalıştık. Sonuç bölümünde ise geçen 145 sene zarfında İstanbul'da birçok şeyin değiştiğini; fakat bazı konularda İstanbulluların hâlâ aynı davranış kalıplarını devam ettirmekte olduklarını dile getirdik. Bu çalışmanın, edebiyat ve tarih bilimiyle ilgilenenlere, özellikle gündelik hayatın tarihini merak edenlere ışık tutacağı kanısındayız.

Bu tezin hazırlanmasındaki yardımlarından ötürü, başta hocalarım olmak üzere pek çok kişiye teşekkür borçluyum. Tez danışmanım Prof. Dr. Ali Şükrü Çoruk, tezimin sistemli bir yapıya kavuşması için yardımını ve ilgisini esirgememiştir. Kıymetli zamanından fedakârlık ederek, tez hakkında değerlendirmeler yapan danışman hocama çok teşekkür ederim. Üzerimde emeği olan saygıdeğer hocam Prof. Dr. Kemal Yavuz'a ise bana inanıp elimden tuttuğu, yol gösterdiği ve doktora öğrenimim boyunca benden ilgisini hiç eksik etmediği için, ayrıca teşekkür etmem gerekir. Minnet ve şükranlarımı iletmem gereken bir başka kişi ise Yrd. Doç. Dr. Esra Egüz'dür. Doktora eğitimim boyunca ve hayatın diğer safhalarında yanımda olup, desteğini esirgemediği için kendisine teşekkür ederim. Son teşekkür ise elbette aileme. Annem ve babam, tez yazım sürecini büyük bir sabırla karşıladılar. Kardeşim Emircan Kılıçkaya ise doktora öğrenimim boyunca her zaman desteğiyle yanımda olmuştur. Özellikle, tez konuma duyduğu ilgi ve tez yazım sürecinde karşılaştığım sorunlara bulduğu çözümler ile beni rahatlatmış ve memnun etmiştir. Kendisine çok teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

RESİM LİSTESİ

KISALTMALAR

a.y. : Aynı yer

A.Ş. : Anonim Şirket

Ank. : Ankara

C. : Cilt

Çev.: Çeviren

Dan. : Danışman

Der.: Derleyen

Edit: Editör

Haz. : Hazırlayan

Hz. : Hazret-i

İETT: İstanbul Elektirik Tramvay ve Tünel

İGDAŞ: İstanbul Gaz Dağıtım Anonim Şirketi

İSTEM: İslâm San'at Tarih Edebiyat ve Mûsikisi Dergisi

Kültür A. Ş.: Kültür Anonim Şirketi

nr. : Numara

MEB: Millî Eğitim Bakanlığı

ODTÜ: Orta Doğu Teknik Üniversitesi

Prof. Dr.: Profesör Doktor

PTT: Posta ve Telgraf Teşkilatı

s. : Sayfa

S. : Sayı

SAV : Sosyal Araştırmalar Vakfı

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

TDV: Türkiye Diyanet Vakfı

Yay: Yayınları

Yay. Haz. : Yayına Hazırlayan

YKY: Yapı Kredi Yayınları

GİRİŞ

GAZETELERİN YAYIMLANDIĞI DÖNEME GENEL BAKIŞ

1. SİYASİ DURUM

İlk dönem mizah gazeteleri, 1870-1877 yılları arasında, XIX. yüzyıl padişahları Abdülaziz, V. Murat ve II. Abdülhamit zamanında yayımlanmışlardır. Bu gazeteler hakkında bilgi vermeden ve gazetelerde İstanbul'un nasıl işlendiğini değerlendirmeden önce, dönemin siyasi hayatına göz atmak gerekir. Bu kısımda, dönem padişahlarından ve icraatlarından bahsedilerek, mizah gazetelerinin yayın hayatını sürdürdüğü ortam hakkında genel bilgiler verilmeye çalışılacaktır.

Saltanatı, 1861-1876 yılları arasında süren Sultan Abdülaziz'in, tüm Osmanlı padişahları arasında ayrı bir yeri vardır. Osmanlı tarihinde ilk kez bir sultan, en büyük Avrupa başkentlerini ziyaret eder ve bunu 1867'de gerçekleştiren kişi, Abdülaziz'dir.[1] Batı'ya yüzünü dönmenin ötesine geçerek, Batı topraklarına ayak basan ve buraları gezen bir padişahın saltanatı, elbette devrinden öncekilerden daha farklı olacaktır. Osmanlı padişahlarından II. Mahmut'un üçüncü oğlu olan Abdülaziz, 1830 senesinde doğmuştur.[2] Annesi Pertevniyal Valide Sultan'dır.[3] Daha çocukluk yıllarından itibaren, babası II. Mahmut dolayısıyla, batılılaşma hareketleri ile tanışır. Abdülaziz, babasının sarayında Avrupa eşyası, yeni kıyafetler ve bazı yeni usuller görüp öğrenerek yetişmiştir.[4] 25 Haziran 1861'de, otuz iki yaşında tahta çıktığında,

---

[1] Taner Timur, "Binbir Gece Masalları ve Gerçekler: Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati-I", **Tarih ve Toplum,** S. 11, Kasım 1984, s. 42.

[2] A.H. Ongunsu, "Abdülaziz", **İslâm Ansiklopedisi,** 1. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1950, s. 57.

[3] Kadir Mısıroğlu, **Bir Mazlum Padişah: Sultan Abdülaziz,** Sebil Yay., İstanbul, 2006, s. 19.

[4] Halûk Y. Şehsuvaroğlu, **Sultan Aziz Husûsi, Siyasî Hayatı, Devri ve Ölümü,** Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1949, s. 5.

son derece kritik bir ortamla karşılaşır.[5] Ancak, saltanatı boyunca sosyal ve siyasi hayata yönelik çok önemli değişiklikler yaparak, zorlukları aşmaya çalışmıştır. Onun döneminde, şehzadeler serbest bir şekilde hayatlarını sürdürebilmişlerdir. Ordu, denizde ve karada Avrupa ile boy ölçüşebilecek bir seviyeye getirilmiştir. Matbuat hayatı genişleyerek gelişmiş, özel gazete ve mecmualar bu dönemde sıklıkla yayın hayatına katılmışlardır. Kahvehane ve tiyatro binalarının çoğalması, kulüp, suvare ve baloların sosyal hayatta yaygınlaşması, hep Abdülaziz döneminde gerçekleşmiştir.[6] Abdülaziz'in saltanatının ilk on yılında, onun yanında ve yakınında bulunan, sadrazamlık ve hariciye nazırlığı görevlerinde bulunan iki önemli isim vardır: Âli ve Fuad Paşalar. "Tanzimat mucidi" olarak nitelendirilen Mustafa Reşit Paşa'nın yetiştirmesi olan bu iki paşa, Abdülaziz dönemine damga vurmuşlardır.[7] Ancak, 1870'li yıllarda bu iki paşanın da tarih sahnesinden çekilmesi, meşrutiyet idaresi talep eden Yeni Osmanlılar'ın muhalefetini hareketlendirir.[8] 1861-1876 yılları arasında padişahlık yapan Abdülaziz, meşrutiyet yanlısı bir askeri darbeyle görevden uzaklaştırılır.[9] Şeyhülislam Hayrullah Efendi ile Midhat Paşa'nın başı çektiği bir tertip sonucu, İngiliz sefaretinin yardımı ile tahttan indirilmiştir. Yerine veliaht Murat Efendi geçirilir. Sultan Aziz, tahttan indirilişinin altıncı günü, ölü olarak bulunur. Bazıları intihar ettiğini ileri sürerken, kimisi de Hüseyin Avni ve Midhat Paşalar tarafından öldürüldüğü iddiasını ortaya atmıştır.[10] Onun döneminde, mizah basını çok büyük bir baskı altında kalmamış ve kimi olumsuzluklara, tatillere, kapatmalara rağmen mizahi yayım hayatı sürmüştür.[11]

---

[5] "*Malî sıkıntı son haddine varmış, Karadağ isyanı savaşa dönüşecek noktaya gelmiş, Hersek eyaleti büyük bir karışıklığın içine düşmüştü. Avrupa devletleri bu meseleleri bahane ederek Osmanlı'ya müdahalelerini arttırıyor, aracılık teklifinde bulunuyorlardı. Hatta Düvel-i Muazzama, Abdülaziz'in Tanzimat'tan vazgeçmesinden endişe ettiğinden daha da ileri gitme eğilimindeydi.*" Can Alpgüvenç, **Sultan Abdülaziz Han ve Darbeci Paşalar,** Kaynak Yay., İstanbul, 2011, s. 11.

[6] Hüseyin Dikme, "Osmanlı'da Halkla İlişkiler: Sultan Abdülaziz Dönemi Örneği", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Cilt 5, S. 21, Bahar 2012, s. 295.

[7] Süleyman Kocabaş, **Sultan Abdülaziz ve I. Meşrutiyet Tarihi,** Vatan Yay., İstanbul, 2001, s. 13.

[8] Vahdettin Engin, **Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u,** Yeditepe Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2008, s. 5.

[9] Kemal H. Karpat, Robert W. Zens, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909),**Genel Türk Tarihi,** C. 7, Edit. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci, Yeni Türkiye Yay., Ankara,2002, s. 291.

[10] Sultan Abdülhamid, **Siyasî Hatıratım,** Hareket Yay., İstanbul, 1974, s. 33.

[11] Orhan Koloğlu, **Osmanlı Dönemi Basınının İçeriği,** İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yay., İstanbul, 2010, s. 186.

V. Murat, üç ay kadar süren saltanatı ile devlette, etkisini pek gösterememiş bir padişahtır. 1840 senesinde, Abdülmecid'in Şevkefza Kadınefendi'den olan oğlu olarak dünyaya gelir.[12] 30 Mayıs 1876'da saray, asker ile sarılarak, Abdülaziz'i tahttan indirir ve yerine yeğeni V. Murat'ı tahta çıkarır.[13] Sultan V. Murat, başlangıçta Avrupa'nın edebiyatına, bilimine ve Avrupa'da olup bitene duyduğu ilgiden dolayı, Midhat Paşa'nın reformcu fikirlerini iyi bir şekilde temsil eden hükümdar görünümündeydi. Ancak, sultanın depresyon ve sinir nöbetleri geçiriyor olması, padişahlık görevini yerine getirmesini engelledi. Bu yüzden Sultan Murat, 31 Ağustos 1876'da tahttan indirilerek, yerine II. Abdülhamit geçirildi.[14] Tahttan indirildikten sonra, serbest bir yaşam sürmesine izin verilmemiş ve yerine geçen II. Abdülhamit, onun için sıkı tedbirler almıştır. II. Abdülhamit'in, kardeşi V. Murat ve hal'i hakkında söyledikleri şöyledir:

> "-*Yazık ki biraderimi hal'inden sonra bir defa dahi görmedim. Kardeşimi serbest yaşatmak isterdim. Fakat kaabil olmadı. Hele Ali Suavi vak'asından sonra büsbütün dikkat etmeye mecbur oldum. Bu vak'a gözümü açtı. Eğer biraderimi serbest bıraksaydım ne ona, ne de bana rahat, huzur kalmayacaktı. Birader temiz kalbli bir adamdı. Yüzüne gülenlere aldanmak tabiatında idi. Olacak, olamayacak şeyleri düşünmezdi. Hatta bu yüzden, ilerde halifelik makamına geçecek olan bir kimsenin Mason Locası'na dahil olmasının yakışıksızlığını ve doğuracağı vahameti düşünemedi. Teceddüt taraftarı olduklarını iddia eden bazı kimseler kendisini içkiye alıştırdılar. Alafrangalığın hoppalık taraflarını hoş gösterdiler. Üstelik Vâlide Sultanların hırsı da evlatlarını felâkete sevk etti.*"[15]

---

[12] Orhan Koloğlu, **Abdülhamit Gerçeği,** Eylül Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2002, s. 28.
[13] A.H. Ongunsu, "Abdülaziz", **İslâm Ansiklopedisi,** 1. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1950, s.59.
[14] Kemal H. Karpat, Robert W. Zens, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909),**Genel Türk Tarihi,** C. 7, Edit. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci, Yeni Türkiye Yay., Ankara,2002,s. 291-292.
[15] Ayşe Osmanoğlu, **Babam Sultan Abdülhamid (Hâtıralarım),** Selçuk Yay., Ankara, 1984, s. 100.

Hakkında en çok konuşulan hükümdarlardan biri olan II. Abdülhamit, Abdülmecit Han'ın V. Murat'tan sonra, 1842'de doğan ikinci oğludur ve V. Murat'tan günü gününe iki yıl küçüktür.[16] Annesi, Tir-i Müjgân Hanım'dır.[17] II. Abdülhamit'in ve hüküm sürdüğü dönemin özelliklerine bakmak gerekirse şu genel hususlar görülür: Şehzadeliği ve veliahtlığı sırasında iki padişah; yani Sultan Abdülaziz ve V. Murat tahttan indirilmiştir. Bu padişahlardan amcası olan Abdülaziz'in kötü akıbetine şahit olmuştur. 1876 senesinde, tahta çıktıktan sonra darbe teşebbüsüyle karşılaşır. 1890'lardan itibaren, örgütlü bir hale gelen siyasi muhalefetle uğraşmak durumunda kalmıştır. 1905 yılında düzenlenen bir suikastten kurtulur. Saltanatının ilk yıllarında, toprak kaybı ve yenilgiyle sonuçlanan 77-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nı yaşar. İktisadi ve siyasi açıdan dibe vurmuş bir devleti, kendine has idare tarzıyla, otuz üç sene ayakta tutar. Hayat tarzıyla ve sosyal politikalarıyla, toplumun güvenini kazanır. Eski klasik anlayışla, modernizmi birleştirerek, kendi modernliğini ortaya koyar. Babıali'yi devre dışı bırakarak, merkeziyetçi bir yönetim tarzıyla, bütün yetkileri kendisinde toplar. Mizacında var olan kuşkuculuğu, ileriye götürerek hareket etmiştir. Her şeyden haberdar olmak isteği ve kaygısı nedeniyle, devletin alt kademelerinde ve toplumsal ilişkilerde meydana gelen tahribata engel olamamış, hakkında en çok konuşulmuş ve eser yazılmış bir Osmanlı padişahıdır.[18] Sultan olmadan önce Abdülhamit, Midhat Paşa'ya anayasayı onaylayacağı ve onunla birlikte çalışacağı yolunda söz vermiştir. Tahta geçtikten sonra ise iktidar güçlerini büyük oranda sınırlandıran böyle bir anayasayı onaylama konusunda acele etmemiştir. 1876 anayasası, Dışişleri Bakanı Safvet Paşa tarafından ilan edilir. Meclis ise 4 Mart 1877'de açılacaktır. Ancak, daha meclis açılmadan Sultan, Midhat Paşa'yı 15 Şubat 1877'de görevinden alır ve onu İtalya'daki Brindisi'ye sürer.[19] 1878 senesine gelindiğinde, anayasa askıya alınacak, meclis ise süresiz olarak tatil edilecektir. Abdülhamit'in saltanatının son yıllarında, 1908'de İkinci Meşrutiyet ilan edilecek, 1909 senesinde ise padişah, tahttan

---

[16] Yılmaz Öztuna, **II. Abdülhamîd Zamânı ve Şahsiyeti,** Kubbealtı Yay., İstanbul, 2008, s. 17.
[17] Sultan Abdülhamid, **Siyasi Hatıratım,** Hareket Yay., İstanbul, İstanbul, 1974, s. 31.
[18] Ali Şükrü Çoruk, **Örnek Bir Vak'a Işığında Abdülhamit Döneminde Kitap ve Dergi Sansürü,** Kitabevi, İstanbul, 2014, s. VIII-IX.
[19] Kemal H. Karpat, Robert W. Zens, "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909),**Genel Türk Tarihi,** C. 7, Edit. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci, Yeni Türkiye Yay., Ankara,2002,s.294-295.

indirilecektir. Abdülhamit dönemi düşünüldüğünde, ilk akla gelen konulardan biri de basın ve yayın alanındaki sansürdür. Özellikle mizah gazeteleri onun döneminde, Abdülaziz devrindeki şartları ve çeşitliliği bulamayacaklardır.[20] Abdülhamit'in mizaha yaklaşımı, amcası Abdülaziz'den daha farklı; yani olumsuz olduğu için, bu dönemde mizah yayınlarının azaldığı görülür.[21]

2.BASIN-YAYIN HAREKETLERİ

Mizah gazetelerinin yayım hayatını sürdürdüğü dönemin siyasi durumundan bahsettikten sonra, basın-yayın hareketleri hakkında da bilgi vermemiz gerekir. Abdülaziz, V. Murat ve II. Abdülhamit zamanında çıkan ilk dönem mizah gazeteleri, kimi zorluklarla karşılaşmış olsalar da ayakta kalmaya çalışmışlardır. İlk mizah gazetemiz, 1870 senesinde yayım hayatına başlamıştır. Bu çıkıştan altı sene önce, 1864'te yayımlanan "Matbuat Nizamnamesi", basının elini kolunu bağlamaya yetmiştir. Bu nizamname, Abdülaziz devrinin bir ürünüdür. Nizamnamede, yabancı yayıncıların da yerliler gibi muamele göreceğinden bahsedilir. Yayıncıların, başta padişah olmak üzere, diğer devlet üyelerini gazetelerinde eleştirmeleri men edilir. Kurallara uymayanların para ve hapis cezasına çarptırılacakları belirtilir.[22] 1864'te çıkan Matbuat Nizamnamesi, matbuat ile devlet arasındaki ilişkiyi düzenlemek adına

---

[20] "*Sultan Abdülaziz dönemi gazete ve mecmuaların çeşitliliği ile bunların sosyal-siyasi meselelere verdiği önemle Osmanlı tarihinde ayrı bir yere sahiptir. Abdülaziz'in halkla ilişkilerinin çerçevesini gösteren etkinliklerden biri de özel gazete ve mecmualara verdiği destektir. Onun zamanında daha önce görülmedik bir şekilde matbuata hareketlilik geldiğini görürüz. Aynı şekilde 1862'de basın işleriyle ilgilenmek üzere Matbuat Müdürlüğü, Maarif Nezareti'ne bağlı olarak kurulmuştur. 1864'te de Matbuat Nizamnamesi yayınlanır. Bu kanunlar gazetelerin ne şekilde çıkacağını denetlerler. Daha önce, II. Mahmud'un emriyle çıkmaya başlayan gazete, ağır dili ve bazı imkansızlıklar sebebiyle halkın genelinin istifade edebileceği içerikten yoksundur. İlk gazete olan Takvim-i Vekayi'nin yazarlarının pek çoğunun ilim adamı veya devlet kalemlerinden gelmesi dolayısıyla dili ağır ve ağdalıdır. Bu durum Sultan Abdülaziz döneminde değişmeye başlamıştır. Ahmet Midhat Efendi, Namık Kemal, Menâpirzâde Nuri, Ebuzziya Tevfik, Kemâlpaşazâde Said, Şemseddin Sami ve Basiretçi Ali Efendi gibi daha çok halka yönelik gazetecilik yapan, eserler yayınlayan edebiyatçıların sayesinde Türkçe halkın anlayabileceği bir seviyeye gelmiştir.*" Hüseyin Dikme, "Osmanlı'da Halkla İlişkiler: Sultan Abdülaziz Dönemi Örneği", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Cilt 5, S. 21, Bahar 2012, s. 300.

[21] Orhan Koloğlu, **Osmanlı Dönemi Basınının İçeriği,** İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yay., İstanbul, 2010, s. 194.

[22] Hamza Çakır, "Tarihimizin İlk Mizah Dergisi Diyojen'in Kapatma Cezalarına Yine Mizahi Yoldan Gösterdiği Tepkiler", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 15, 2006, s. 162.

çıkarılmıştır. Nizamnameyle birlikte, matbuat müdürlüğünün vazifeleri de dile getirilmiş olur:

> "*1281 (1864) tarihli ilk Matbuat Nizamnamesi yalnız matbuat müdürlüğünün işini tasrih ile kalmaz, onun vücuduna sebep olan matbuat hakkında o zamanki hükûmetin telâkki ve onunla kendi münasebatını tanzim eden idare şeklindeki tesamüh hacminin ölçüsünü de göstermek bakımından dikkate şayandır.*"[23]

1864'te yürülüğe giren "Matbuat Nizamnamesi" ile kontrol altında tutulmaya çalışılan basın, 1867 senesine gelindiğinde, daha zor bir durumla karşı karşıya kalacaktır. 1867 senesinde Abdülaziz, Âli Paşa'yı beşinci defa olarak sadaret makamına getirir. Âli Paşa, "Devletin zaafını millete söylemeyi bir vatanperverlik eseri bulmam." şeklindeki söylemi ile basının ve matbuatın vazifesinin, ne olup ne olmadığını açıkça ifade etmiş olur. Tanzimat ricalinin düşüncesinin nasıl olması gerektiğini vurgular.[24] 1867'de, basını kontrol maksadıyla sadrazam Âli Paşa tarafından hazırlanan bir kararname çıkarılır. "Âli Kararnamesi" adı verilen bu düzenleme ile basına karşı tedbirler alınır. Hükümete yönelik her türlü eleştiri yasaklanır.[25]

> "*Görülüyor ki gazeteler, hükûmetin şimdiye kadar alışmadığı bir şekilde ileri gitmekte idiler. Sultan ve sadrazam bunu hazmedemiyordu. Bu hazımsızlık nihayet bir sıkı doğuracaktı ve beklenen de oldu; Âli Paşa'nın bu defa sadarete gelişinin otuz dördüncü günü bir kararname çıktı.*"[26]

---

[23] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, s. 15.

[24] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, s.24.

[25] Hamza Çakır, "Tarihimizin İlk Mizah Dergisi Diyojen'in kapatma Cezalarına Yine Mizahi Yoldan Gösterdiği Tepkiler", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, S. 15, 2006, s. 162.

[26] Server İskit, a.y.

Bu kararnamenin neşriyle basının hürriyeti sınırlanmış olur. Bazı gazeteler bu kararname ile kapatılır. Ancak, Âli Paşa'nın sadaretinin son senelerinde ve Mahmut Nedim Paşa'nın 1871'de başlayan sadrazamlığının ilk zamanlarında, onu takiben 1872'de sadrazam olan Mithat Paşa devrinde, gazeteler çoğalmaya başlar:

> "*Hattâ içlerinde Terakki, Basiret, İbret, Hadika, Hakayikulvakayi, Devir, Bedir gibi kuvvetli opinyon ve haber gazeteleri ile Diyojen, Çıngıraklı Tatar, Hayal gibi ehemmiyetli mizah gazeteleri de vardı. Belki de artık Âli Kararname hükümden kaldırılmıştı. Çünkü böyle birçok gazetenin çıkışı ve bunlarda eskisi gibi, hatta daha kuvvetli ileri fikirler ve tenkidler bulunuşu bunu anlatıyordu.*"[27]

Her ne kadar, artık saderette Âli Paşa olmasa da ve kararnamesinin hükmü eskisi gibi geçmese de ondan sonra gelen Mahmut Nedim Paşa'nın birinci sadaretinde kapatmalar ve tatiller devam etmiştir. İbret gazetesinin dört ay tatil edilmesinin sebebi Mahmut Nedim Paşa aleyhindeki neşriyatı idi. Mithat Paşa'dan sonra, Mütercim Mehmet Rüştü Paşa ve onu takiben Sakızlı Ahmet Esat Paşa sadarete gelirler. Bu iki isimden sonra sadrazam olan kişi ise Şirvanlızade Mehmet Rüştü Paşa'dır. Onun döneminde de tatil ve kapatmalar devam etmniştir.:

> "*Mütercim Rüştü Paşa'dan sonra ve Esat Paşa'yı takiben Şirvanîzade Rüştü Paşa sadrazam olmuştu. Onun zamanında Diyojen kapatıldı ve Letâif-i Âsâr ile karşı gazetelerinden ikisi de muvakkaten tatil edildiler. Matbaalarda basılacak eserler için basılmadan önce izin alınması hakkındaki eski Matbaalar Nizamname maddesinin tatbika konması da yine bu zaman zarfında oldu.*"[28]

---

[27] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, s.30.
[28] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, s.31.

1861-1876 arasında padişahlık yapan Sultan Abdülaziz'in son günlerinde ve Mahmut Nedim Paşa'nın ikinci sadaretinde mizah gazeteleri hakkında bir vesika neşrolunmuştur. Mizah gazetelerine sansür koyan bu tedbir mahiyetindeki metnin neşrinden birkaç ay sonra, sansür bütün matbuata yayılmak istenmiştir. Vesika aynen şöyledir:

> "*Vakit gazetesinin 13 İkincikanun 1876 tarihli nüshasından: Matbuat İdarei behiyesinden Ceride-i Havadis matbaasına gönderilen ilânı resmidir: Mizah gazetelerinin tabı ve neşretmekte oldukları resimlerin bir takımı hükûmetin politikasına ve edyan ve mezahibe ve efradın namus ve haysiyetine ve ekser âdâbı umumiyeye dokunur şeylerden ibaret olduğuna ve gazetelerin her nev'i menafii âmmeye hizmet vazifesiyle mükellef bulunup gazetecilik vezaifini mizah ve latife zemininde ifa etmeleri lazım gelen mizah gazetelerinin ifayı vazifeye bedel bu misillû resimlerle tahdişi ezhan ve ifsadı ahlâk eylemeleri bir veçhile şayanı teçviz olamayacağına binaen fimabait mizah gazeteleriyle neşrolunacak resimlerin zirlerine tahrir edilecek ibareler ile beraber Matbuat İdaresi'ne irae olunmadıkça ve idareden üzerlerine taboluna diye işaret edilmedikçe neşrolunmaları tahtı memnuiyeti kat'iyyeye alınmış olmağın ilanı keyfiyete iptidar olundu. 16 Zilhicce 1292-13 İkinciikanun 1876*"[29]

Gazeteler, Mahmut Nedim Paşa'nın ikinci sadaretinin bilhassa sonlarında, sıkı bir sansürle karşılaşmışlar ve güç hallere düşmüşlerdir.[30] Abdülaziz'in padişahlığının son zamanlarına denk gelen bu dönem, mizah gazeteleri için de kötü sonuçlar doğurmuştur.

Abdülaziz'in saltanatı sırasında sansürler, tatiller ve kapatmalar olmasına karşın, özellikle mizah gazeteleri bir şekilde ayakta kalmayı başarmışlar, yayınlarına

---

[29] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, s.41-42.
[30] Server R. İskit, **Türkiye'de Neşriyat Hareketleri Tarihine Bir Bakış,** Maarif Vekilliği Yay., İstanbul, 1939, s. 89.

şöyle böyle devam etmişlerdir. Ancak, II. Abdülhamit zamanında durum böyle olmayacaktır; çünkü Abdülhamit, bilhassa mizah gazetelerine kızmaktadır. Onların varlığı padişahı rahatsız eder. Bu gazetelerin çıkmaması için elinden geleni yapan Abdülhamit, hazırlanan matbuat projesine mizahi yayınlar hakkında madde koyar ve onların çıkmamaları için girişimde bulunur. Hatta, bu işte o kadar acele davranır ki matbuat projesi daha mecliste müzakere edilmeden, Sadrazam Ethem Paşa'ya mizah gazeteleri hakkında, 11 Mart 1877'de bir tebliğ neşrettirir:

> "*Beyana hacet olmadığı üzere müzhikâta mahsus gazetelerin mezuniyeti âdâbı umumiyeye hizmetle hiçbir kimsenin hukuk ve namusuna zımnen ve ibhamen bile dokunmayacak tasviri efkar eylemekten ibaret iken bilakis bu yolda ruhsat alınan gazeteler vazifelerini suiistimal ile kendilerini her yolda ve herkes aleyhinde ıtlakı lisan edip ve kanunen ceza-yı müstelzim olacak şeyleri dahi rumuz ve bir takım müstehcen resim ve şekiller vasıtasile icra eyleyip sanki tasrih olmadığı cihetle kanuna çarpılamayacakları zu'mile o makule tecavüzattan içtinap etmiyorlar. Halbuki Kanunu Esasi'nin temin ettiği hukuku şahsiyenin dairesi aharın hukukuna ademi müdahale şartile mahdut olup mahasini umumiyeyi ihlal edeceği tahakkuk eden şeyleri menetmek müterettibi zimmeti hükûmettir. Mecellei ahkâmı adliyenin 1740 ve 1741 maddeleri hükmünce esbabı hükümdem biri dahi karinei katıa olmakla öyle eğlence gazetelerinin sarahat derecesinde olan telmih ve delaletleri medarı hüküm olacağı bîiştibahtır. Binaenaleyh bundan böyle gazetelerini dairei mezuniyetleri dahilinde ve şunun bunun hukuku hürriyetine dokunmayacak surette yazmaları ve mücerret vazifei mahsusaları olan terbiyei âmme maksadı hayır mırsadına himmet eylemeleri lazım geleceği ve yine tecavüzkarâne hareket edenlerin duçarı mücazat olacakları ihtar olunur.*"[31]

---

[31] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, 69.

Bu tebliğin ardından hükümet fiile geçer ve Teodor Kasap'ın çıkardığı Hayâl gazetesi "Matbuat kanun dairesinde serbesttir." cümlesini yazdığı için kapatılır. Teodor Kasap da üç sene hapse mahkûm olur. Matbuat projesi, padişahın arzusuna göre tamamlanır. 1877 tarihli bu proje, Meclis-i Mebusan'ca ve Meclis-i Âyân'ca kabul edilir. Ancak, mizah gazeteleri hakkında padişahın verdiği hüküm reddedilir. Abdülhamit, mizah gazetelerinin tamamen yasaklanmasını arzu ediyordu. Meclis-i Mebusan ve Ayan Meclisi ise bu hükmü projeden çıkarmıştır. Hâl böyle olunca, hazırlanan matbuat kanununun Sultan Abdülhamit için bir manası kalmamıştır. İstediği şey olmadığı için, padişah bu kanunu yürürlüğe koymaz:

> "*Mizah gazetelerinin çıkmaması ve saire hakkında Abdülhamit'in arzusunu tatmin için hükûmetçe layihaya konan maddeler meclisçe tayyedilerek bu şekilde kabul edildiğinden, sırf bu maksatla projeyi yaptıran Abdülhamid de bu arzularını yerine getirmediğinden dolayı kanunun kabul edilen bu şeklini meriyete koymamıştır.*"[32]

Projeyi, hükümet namına Meclis-i Mebusan'da müdafaa eden matbuat müdürü Macit Bey'in, mizah gazeteleri hakkındaki sözleri ise şöyledir: "*Efendim mizah gazeteleri lüzumsuz ve faydasız olduğu gibi, onların mazarratı da vardır. (...)*"[33] Mizah gazetelerinin men'i hakkındaki teklif kabul edilmemiş olsa da çeşitli girişimlerle konu Meclis-i Mebusan'ın önüne tekrar getirilmeye çalışılır. Ancak II. Abdülhamit, teklifini kabul ettirmekte başarılı olamaz. Buna karşın, 1877 tarihinden sonra, padişah başka yollar deneyerek bu gazetelerin çıkmasına müsaade etmeyecektir:

> "*Bu işte muvaffak olamayan Abdülhamit için yapacak bir iş kalmıştı; idareten halletmek. O, bu yola sapmaktan ihtiraz etmedi ve 1877 tarihinden*

---

[32] Server R. İskit, **Türkiyede Matbuat Rejimleri,** Matbuat Umum Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul, 1939, s. 699.
[33] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, 73.

başlamak üzere hiçbir mizah gazetesine çıkış müsaadesi vermedi ve matbuat sütunları 1908'e kadar somurttu."[34]

İşte bu yüzden, "İlk Dönem Mizah Gazetelerinde İstanbu Hayatı" isimli çalışmamız 1870-1877 seneleri arasını kapsamaktadır. İlk mizah gazetesi 1870'te çıkmış, 1877'ye kadar bütün zorluklara, kapanmalara ve tatillere rağmen, mizah basını varlığını sürdürmüştür. Ancak, II. Abdülhamit'in mizah gazetelerinden hoşlanmaması ve onların çıkmasını yasaklamak istemesi yüzünden, mizah basını bu padişah döneminde gelişememiştir. Mizah gazeteleri, ancak 1908'de İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla dirilecek ve yeniden insanları hem güldürüp hem de düşündürecektir. İkinci dönem mizah gazeteleri, ilk dönemde çıkanlardan daha farklı bir ortamda yaşamlarını sürdüreceklerdir.

[34] Server İskit, **Türkiye'de Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943, 76.

1. İLK DÖNEM MİZAH GAZETELERİ VE İSTANBUL

İstanbul, Tanzimat dönemindeki diğer gazeteler gibi, mizah gazetelerinin de gündeminde olmuştur. İlk dönem mizah gazeteleri arasında yer alan her yayın organı, kendine göre önemli olan, İstanbulla ilgili bir konuyu öne çıkararak, değerlendirmeye çalışmıştır.[1] Gazetelerin geneline baktığımızda, ele aldıkları konuların ortak olduğunu söyleyebiliriz. Yalnız, kimi zaman gazetelerden biri herhangi bir konuyu fazla işlerken, diğer bir gazetenin bu konu üzerinde çok durmayarak, bir iki metin yayımlamakla iktifa ettiğini görüyoruz. İşte, bu bölümde hangi gazete, en çok hangi konuya eğilmiş ve değerlendirmelerde bulunmuştur, sorusuna cevap aranacaktır. Diğer taraftan da ilk dönem mizah gazeteleri tek tek tanıtılacaktır. Varlık nedeni eleştiri olan, getirdiği eleştiriler doğrultusunda olumsuzlukları ortadan kaldırmak adına, toplumu/devleti harekete geçirmeyi amaçlayan mizah gazeteleri, İstanbul hayatına dair konuları işlerken, genellikle bu şehirle ilgili olumsuz özellikleri yansıtma gereği duymuşlardır. Özellikle alay yollu eleştirilerle, İstanbul'un sorunlarını çözmeye ve yetkililere seslerini duyurmaya gayret eden gazetelerin, şehir ve düzeni için çok önemli bir yere sahip olduklarını anlamış oluruz.[2] Bu yayınların, hangi konularda görüş beyan ettiklerini ve teknik özelliklerini ise aşağıda sıralayacağız.

---

[1] "*Geçiş sürecindeki Osmanlı mizahının ağırlıklı olarak kent hayatına dair meseleler üzerinde durmayı yeğlemiş olması konu kıtlığı yaşamasından değildir. Gündelik hayatı çekilmez kılan sorunların çözümünde ısrarlı olmaları genel bir yaşam tarzıyla münevver edasıyla alakalı olmalıdır. Yaşadığı çevreye kendini sorumlu hisseden ve bunun gereği olarak da bir şeyler yapma çabasında olan, toplumu eğitmek amacını taşıyan Osmanlı mütefekkirinin değişim isteğini yansıtır bu mizah dergilerindeki yazılar. Taşlama yüklü mizahî haberler sokaktaki insanın ahvâlini yansıtırken saraya ve elit kesime örtülü bir eleştiri vardır. Bu eleştiri dozajını kaçırdığı zaman 'ayar' hükümet-i seniyyeden gelir ve dergiler 'tatil' edilir.*" Hamdi Özdiş, "19. Yüzyıl Mizah Basınında İstanbul'da 'Şehirli Olmak'", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2005, s. 30.

[2] "*1870 yıllarının Osmanlı hiciv basınında şehrin ve şehre özgü problemlerin önem kazanması, Osmanlı seçkinlerinin kadro ve kent çevresine karşı artan ilgilerini ifade etmektedir. Bu ilgi aynı zamanda, şehrin özellikle gayrimüslim seçkinlerinin atılımıyla Galata'da Avrupa tarzı bir belediyenin kurulmasıyla beraber 1857'de gerçekleşen belediye yönetimine ilişkin reform hareketiyle de ortaya çıkmıştır. Şehrin işlerine yönelik bu yeni hassasiyet, kendini tüm politik katılmanın dışında gösterir; politika etimolojik anlamda alındığında ise şehir politikaları tam tersine ilgi odağı olmuşlardır. Bu duyarlılık, yeni gelişmeye başlayan hiciv basınında ayrıcalıklı bir ifade aracı bulur. Doğruyu söylemek gerekirse, hiciv basınının kendisi de tam bir değişim içinde olan ve geldiği durumu*

1.1 TERAKKİ/TERAKKİ- EĞLENCE/LETÂİF-İ ÂSÂR

Ülkemizde yayımlanan ilk mizah gazetesinin, *Diyojen* olduğu hep söylenegelir. Ancak; Enis Tahsin Til, Turgut Çeviker ve Erol Üyepazarcı'nın yaptıkları araştırmalarla, bu kanaatin yanlış olduğu dile getirilmiştir.[3] Ülkemizde ilk mizah gazetesi, 1868-1870 arası yayımlanan günlük Terakki gazetesinin, bir ek olarak verdiği ve 1870 senesinde yayımlamaya başladığı, önce *Terakki*, sonraları *Terakki Eğlencesi* ve *Letâif-i Âsâr* adını alan yayındır. Kısacası, Türk basınında ilk süreli mizah yayını, bir ilavedir.[4] Bu ilâve mizah gazetesi, Ali Râşid tarafından okuyuculara parasız dağıtılmıştır[5]:

> "*Ülkemizde ilk yayınlanan mizah dergisinin Teodor Kasab'ın çıkardığı 'Diyojen' olduğu şeklinde yanlış bir kanaat vardır. Bu kanaatin yerleşmesinde Münir Süleyman Çapanoğlu'nun 1970'te yayınlanan 'Basın Tarihimizde Mizah Dergileri' isimli çalışması gibi yapıtlar etkili olmuştur. Diyojen'in çıkış tarihi Rumi tarihle 12 Teşrinisani 1286 (25 Kasım 1870)dir. Bizim burda söz konusu edeceğimiz mizah dergisinin 'Terakki' ismiyle çıkan ilk nüshası ise Hicri tarihle 12 Safer 1287'de çıkmıştır. Bu tarih bugün kullandığımız tarihe çevrilirse 11 Mayıs 1870 tarihini buluruz. Bu durum 'Terakki'nin 'Diyojen'den altı ay kadar önce çıktığını göstermektedir.*"[6]

---

sorgulayan şehrin bir ürünüdür." François Georgeon, "Şehrin Aynası: Osmanlı Mizah Basını", Çev. Elif Akçetin, **Toplumsal Tarih,** S. 49, Ocak 1998, s. 28.

[3] "*Basınımızın emektar ve çok değerli simalarından Enis Tahsin Til (Akşam) gazetesine yazdığı (Gazeteler, Gazeteciler) isimli bir yazı serisinde 'Diyojen'den bahsederken şunları yazıyor: 'Türkiye'de ilk mizah gazetesi 1868 senesinde çıkmıştır. Bu, başlı başına bir gazete değil, Filip Efendi ile Ali Raşit Bey'in neşrettikleri (Terakki) gazetesinin haftalık mizah nüshası idi. İptida çok basit bir şekilde çıkarken sonra münderecatını ıslah etti. Karikatür de koymağa başladı. Fakat, bütün gayretine rağmen, büyük mevki tutamadı.*" Münir Süleyman Çapanoğlu, **Basın Tarihimizde Mizah Dergileri,** Garanti Matbaası, İstanbul, 1970, s. 11.

[4] M. Bülent Varlık, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mizah", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt 4, Fasikül 35, İletişim Yay., 1985, s. 1093.

[5] İkbal Özbent, **İlk Türkçe Mizah Gazetelerinde Alafranga Tipler ve Alafranga Hayat,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Dan. Ö. Faruk Akün, İstanbul, 1987, s. 24.

[6] Erol Üyepazarcı, "Türkiye'de Çıkan İlk Mizah Dergisinin Öyküsü: Terakki, Terakki-Eğlence ve Letâif-i Âsâr", **Müteferrika Kitabiyat Dergisi,** Kış, 2006/2, s. 85.

Terakki gazetesini 1868'de, Ali Raşit ve Filip Efendi'ler kurmuşlardır. Gazetenin özelliği, ilk kez kadın[7] ve mizah ekleri vermiş olmasıdır.[8] Gazete, mizah ilavesini 1870'te vermeye başlar. *Terakki,* ilk yayımlandığı dönemlerde, basına yöneltilen baskı nedeniyle, birtakım zorluklarla karşılaşmıştır. 1870 senesinde, hükümet işlerini eleştirdiği için kapatılan gazete, halk tarafından çok sevilmiş ve sıkı bir şekilde takip edilmiştir:

> "*O tarihlerde gazeteler haftada birkaç gün çıkarlardı. Bu hal okurları tatmin etmezdi. Terakki gazetesi sahipleri ve yazarları, halkın isteklerine uymak maksadile, gazetelerini Türkiye'de haftada 6 gün çıkaran ilk mevkute durumuna yükseltmeyi başardılar.*"[9]

Terakki'nin; *Terakki, Terakki- Eğlence ve Letâif-i Âsâr* isimleriyle yayımlanan ilave gazetelerinin ilk nüshaları, gayet kalitesizdir; fakat sonraları gazete, kendisini geliştirecek ve daha iyi nükteler yazan bir yayın haline dönüşecektir:

> "*İptidaları içinde resim olmadığı gibi münderecatı da oldukça saçmadır. Muharrirleri öteye beriye yaptıkları tarizler, neyi kastettikleri pek iyi anlaşılmayan sözlerle epeyce bir müddet gazeteyi doldurmağa çalıştılar. Fakat muvaffak olamadıklarını kendileri de anladıklarından gazetenin gerek başlığında, gerek münderecatında değişiklik yapmaya mecbur oldular. Bunu gazete kendi itiraf ediyor: 'Vâkıâ bu ana kadar Letâif-i Âsâr gazetesi her ne kadar fena değil idi ise de pek de iyi denecek derecede değildi. Bu defa külahı çıkarılıp günleri tebdil olundu. Ve tevaffuku inkar olunamaz bir hâle geldi.' Bu tevaffuk kâfi derecede değildi. Gazete bir müddet daha oldukça sönük bir tarzda neşriyatına devam etti. Bir müddet daha sonra ise Letâif-i Âsâr'ın*

---

7 "*Terakki gazetesinin en büyük hususiyeti ise şüphesiz haftada bir defa kadınlara mahsus bir gazete çıkarmış olmasıdır. Bu ilk kadın gazetemiz, gerek memlekete sokulmağa çalışılan yenilikler arasında kadınların da unutulmadığını göstermesi, gerek münderecatının, o zaman zihniyetine göre, nev'i itibarile pek mühimdir.*" Selim Nüzhet, **Türk Gazeteciliği,** Devlet Matbaası, İstanbul, 1931, s. 48.

8 Alpay Kabacalı, **Başlangıcından Günümüze Türkiye'de Matbaa, Basın ve Yayın,** Literatür Yay., İstanbul, 2000, s. 87.

9 Hasan Refik Ertuğ, **Basın ve Yayın Hareketleri Tarihi,** Birinci Cilt, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul , 1970, s. 213.

hacmi büyüdü. Tam bir mizah gazetesi şeklini aldı ve şaka tarzında esaslı tenkitler yapmaya başladı. En son nüshalarında karikatürler de vardır. Terakki'nin iptidaları 'Terakki', sonraları 'Letaifi-i Âsâr' ismi altında küçük kıt'ada intişar eden bir mizah serisi daha vardır."[10]

Letâif-i Âsâr, ilk 119 sayısından ve ikinci tertip olan 28 sayıdan sonra, kapanacak ve yayımına iki sene kadar ara verecektir. Bu aradan sonra, 7 Ekim 1874 senesinde yeniden çıkmaya başlayan gazete, 22 Haziran 1875'teki son sayısı ile okuyucularına tamamen veda edecektir.[11]

Terakki gazetesinin en çok hangi konularda değerlendirmeler yaptığına bakarsak şunları görürüz: Gazete, özellikle Şirket-i Hayriye'yi eleştiren bir konumdadır.[12] Bu şirketin idarecilerini, biletçilerini vs. konu eden gazete, vapurlarda yolcular ile biletçiler arasında çıkan anlaşmazlıklara değinmiştir. Vapurlardaki kargaşa ve bu ulaşım aracının içinin ne durumda olduğunu da yine, bu gazeteden öğrenmekteyiz. *Terakki'*nin ele aldığı bir başka sorun ise çamurdur. Gazetenin, çamur sorununa mizahi bir yaklaşımı söz konusudur. Menfezlerden etrafa saçılan pis sular, 1870'li yılların eğlence hayatı ve eğlence mekânlarında yaşananlar da gazetenin yansıttığı konular arasındadır. *Terakki*'nin devamı mahiyetinde olan *Letâif-i Âsâr* ise kaldırım ve caddelerdeki çamur sorununa eğilmiştir. Küçük taş parçalarıyla kaplı sokaklar, Şehzadebaşı Kıraathanesi ve bu kıraathanede bulunanlar da gazetenin hedefindeki konular arasındadır. Bunların yanı sıra İstanbul matmazelleri, aşırı süslü

---

[10] Selim Nüzhet, **Türk Gazeteciliği,** Devlet Matbaası, İstanbul, 1931, s. 50.

[11] Erol Üyepazarcı, "Türkiye'de Çıkan İlk Mizah Dergisinin Öyküsü: Terakki, Terakki-Eğlence ve Letâif-i Âsâr", **Müteferrika,** Kış 2006, S. 30, s. 89.

[12] Sadece Terakki gazetesi değil, incelediğimiz bütün mizah gazeteleri, Şirket-i Hayriye'ye karşı olumsuz bir tavır takınmışlardır: "*Şirket-i Hayriye vapurları mizah dergilerinde hemen her yönüyle işlenen ve taşlanan bir tema özelliği gösterir. Vapurlarda yaşanan olaylar tam anlamıyla dönemin sosyal özelliklerini yansıtır niteliktedir. Hırsızıyla, kumarbazları ve yasal olmayan kumarhanesiyle, seyyar satıcılarıyla, paçacıların vapurda dolaşmasıyla, şık beyleriyle Şirket-i Hayriye vapurları 1870'lerin İstanbul'unu yansıtır. Şirket-i Hayriye vapurlarının bu ve benzeri konularda mizaha ve basına malzeme olması Şirket-i Hayriye yöneticilerinde rahatsızlık yaratmış olmalıdır. Öyle de olsa genel anlamda 1870'lerin basını ve mizah dergileri Şirket-i Hayriye vapurlarına yönelik eleştiri ve ta'rizlerinden vezgeçmezler. Çünkü Şirket-i Hayriye, yolcu taşımadaki sorunların çözülerek insanlara rahat yolculuk etmelerini sağlayacak yeni yaklaşımlar getirmek yerine; daha da duyarsızlaşan bir anlayışla işletilmeye devam edilmiştir.*" Hamdi Özdiş, "19. Yüzyıl Mizah Basınında İstanbul'da 'Şehirli Olmak'", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2005, s. 15.

kadınlar, kadınların ince yaşmak tutunmaları, Kâğıthane mesiresi, Yenikapı deniz hamamı, kasap çırakları, esnaflar, sokak satıcıları, şıkların müsriflikleri, alafranga olan kişilerin duruşları hakkında geniş bilgi verilmiştir. Ulaşım araçlarına değinen gazete, araba vapuru hakkında bilgi verdiği gibi, diğer vapurlarda yaşananları da aktarmıştır. İnsanların vapurlarda oyun oynamaları, Şirket-i Hayriye'nin tutarsızlıkları, şimendifer kazalarından korunmak için yapılması gerekenler, tramvayda bilet kontrolünün yapılmaması, tramvayın "marifet"leri, tramvay şirketinin maksadları konusunda bilgi vermiştir. Gazete, tramvay beygirlerinin rahatsızlığı için çare arar. Beygirlerin, tramvay arabalarında eziyet gördüğünü iddia eder. Tramvayın yanı sıra, Üsküdar kayıklarına da değinen gazete, Galata ve Beyoğlu gazinoları, gazete müvezzileri hakkında bilgi vermiştir. İki sene kadar ara verdikten sonra, 1874-1875 arasında yeniden yayımlanan *Letâif-i Âsâr*'da, şıklar hakkında yazılmış bir şiir vardır. Şıklardan "zamane gülünecekleri" olarak bahsedilir. Bunların yanı sıra, tüneli kullananların korku dolu hallerine de yer verilmiştir.

1.2 DİYOJEN

Diyojen gazetesi sahibi Teodor Kasap, çıkarmış olduğu hem mizahî hem de günlük gazeteler ile ve nüktedan kişiliği ile yayın hayatımıza renk katmış bir Osmanlı Rum münevveridir.[13] Adı, döneminin siyasi olaylarıyla sıkça anılsa da mizahi tarafını bırakmamış ve mizahî yayın hayatına *Diyojen* ile başlamıştır.

24 Kasım 1870 tarihinde, ilk kez Türkçe olarak yayımlanmaya başlayan *Diyojen*'in[14], çıkış amacı şöyle dile getirilmiştir: Halkın ve hükümetin sorunlarına değinilecek, ülkemize yabancı olan şeylerle alay edilip, küçük görülecektir.[15] 10

---

[13] Hamdi Özdiş, "Teodor Kasab ve İstikbâl Gazetesine Dair Notlar", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,** S. 20, 2005, s. 15.

[14] "*Diyojen, Teodor Kasab'ın belirttiğine göre Rumca ve Fransızca da 'bir süreden beri' yayımlanmaktaydı.*" Hamdi Özdiş, **Tanzimat Devri Mizah Gazetelerinde Batılılaşma ve Toplumsal-Siyasal Eleştiri: Diyojen (1870-1873) ve Çaylak (1876-1877) Üzerinde Bir Araştırma,** Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.47.

[15] Hakan Derman, "Mizah Dergileri ve Karikatür", **Türkiye'de Dergiler Ansiklopediler (1849-1984),** Gelişim Yay, İstanbul, 1984, s. 71.

Ocak 1873'te yayın hayatı son bulan[16] *Diyojen*'in başlıca yazarları Namık Kemal, Ali Bey ve Ebuzziya Tevfik'tir.[17] Gazetenin maaşlı yazarları vardır. Bütün yazılar, Teodor Kasap'ın 'rey ve tarifine göre' gazeteye girer. Okuyuculardan gelen yazılar ise 'Bir varakadır' başlığı ile verilir.[18] Yönetim yeri ve matbaası Asmaaltı'ndadır.[19] Salı ve cuma günleri olmak üzere, 183 sayı yayımlanabilen *Diyojen,* 10 Ocak 1873 tarihinde, hükümet tarafından kapatılır.[20] *Diyojen* için, bir ilave halinde yayımlanmadan, müstakil ve bağımsız olarak çıkmış ilk siyasi hiciv ve mizah gazetesidir denilebilir.[21] Hasan Duman kataloğunda[22] yer alan bilgiler: Diyojen: "Gölge etme başka ihsan istemem." Haftada iki defa neşrolunur. Sahibi: Teodor Kasab. İstanbul. Cemiyet-i İlmiye-i Osmaniye Matbaası (Haftada üç-iki defa) 12 Teşrin II 1286-29 Kanun I 1288 (24 Kasım 1870-10 Ocak 1873) 1-183 sayı.

Diyojen, bir eğlence gazetesi olmasına karşın, çoğu zaman ciddî konulardan bahsetmiştir. Gazete, vapur konusuna özellikle eğildiği gibi, Güllü Agop ve tiyatrosu konusunda da şiddetli yazılar yazmıştır. İlk başlarda, Güllü Agop ve tiyatrosuna karşı çok şiddetli eleştiriler yoktur. Ancak, daha sonra böyle bir

---

[16] Ziyad Ebuzziya, "Diyojen", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 9, İstanbul, 1994, s. 479.

[17] Hıdır Oğur, **Türk Basınında Mizah,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984, s. 8.; "*İlk müstakil mizah gazetesi olan Diyojen'e Nâmık Kemal, Âli Bey, Ahmed Midhat gibi devrin önemli edibleri de yazmışlardır; fakat onların yazıları da imzasız çıktığından ancak üslûp husûsiyetlerinden kime âit oldukları çıkarılabilmektedir. Mustafa Nihat Özön, Diyojen'in 2 numaralı sayısında çıkan Bismarck ile Prusya kralı arasındaki konuşmanın, 4 numaralı sayısındaki İran Şahı'nın Kerbela seyahatiyle ilgili fıkranın, 14 ve 15 numaralı nüshalardaki fıkraların, 15 numaralı nüshadaki 'Ahbâr-ı Gaybiyye' isimli yazının Namık Kemal'in kaleminden çıktığını söylemektedir. Yine Diyojen'de çıkan 'İllet-i Frengî', 'Matbuât', 'Tiyatro', 'Âfâkî Sohbet' gibi yazıların, üslûp itibariyle benzeyişinden dolayı da, Nâmık Kemâl tarafından yazılmış olabileceğini ileri sürmektedir.*" İkbal Özbent, **İlk Türkçe Mizah Gazetelerinde Alafranga Tipker ve Alafranga Hayat,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Dan. Ö. Faruk Akün, İstanbul, 1987, s.28-29.

[18] Münir Süleyman Çapanoğlu, **Basın Tarihimizde Mizah Dergileri,** Garanti Matbaası, İstanbul, 1970, s. 10.

[19] Hüseyin Doğramacıoğlu, "Namık Kemal'in Diyojen Gazetesindeki Mizahî Yazıları Üzerine Bir Değerlendirme", **Turkish Studies,** Volume 7/1 Winter 2012, s. 936.

[20] Atila Özer, "Türk Mizah Dergileri ve Karikatür Sanatındaki Değişmeler", **Kurgu,** Aralık 1991, s. 224.

[21] Hamdi Özdiş, **Osmanlı Mizah Basınında Batılılaşma ve Siyaset (1870-1877) Diyojen ve Çaylak Üzerinde Bir Araştırma,** Libra Kitap, İstanbul, 2010, s. 81.

[22] Hasan Duman, **Başlangıcından Harf Devrimine Kadar Osmanlı-Türk Süreli Yayınlar ve Gazeteler Bibliyografyası ve Toplu Kataloğu: 1828-1928** /çev.ler Christopher Bailey, Cengiz Ketene, Musa Yıldız. -- Ankara : Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, 2000.

tiyatronun devlete gereğinin olmadığını savunacaktır. "Tulumbacılar rezaleti"ne de ayrıca eğilen gazete, Altıncı Daire ve memurları hakkında yorumlar yapar. Bu kurumun sadece halktan vergi almayı bildiğini iddia eden *Diyojen,* Beyoğlu'ndaki su sıkıntısına da değinmiştir. Bu konuya dair birkaç mizahî metin neşreden gazete, bunun yanı sıra, demir köprü, Galata Köprüsü'nün sık sık açılması ve yolcuların üstünden geçememesi konusuna eğilmiştir. Sakalar, yeni kurulan bankalar, reji idaresi, tuhafçılar ve köpekler konularında da yazı yazan gazete, İstanbul köpeklerinin her zaman aç olduğunu iddia eder. İstanbulluların, bu yüzden onlara karşı dikkatli olmasını ister. Eşeklerin, insanlara zarar değil, fayda verdiğini savunan gazete, şimendifer yollarının çürüklüğünden de bahsetmiştir. Rumeli şimendifer hattının geçtiği mahallerin çürük olduğunu söyleyen *Diyojen,* tramvay yolunda can feda edenlere de değinir. Bu kişilerin yakınlarına herhangi bir tazminat verilmemesini eleştiren gazete, tramvay altında ezilerek ölen insanlara ayrıca yer ayırmıştır. Tramvayın, neden duramayıp insanları ezdiğine anlam veremeyen *Diyojen,* tramvay beygirlerine ve arabacılarına değinir. Gazeteye göre, Şirket-i Hayriye eninde sonunda batacaktır. Tramvayın İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte, Şirket-i Hayriye vapurlarının zarar edeceği iddia edilir. Vapurlardaki izdiham ve aşırı kalabalık da gazetenin ele aldığı konular arasındadır. Adaletsiz vapur ücretlerine, Hüseyin Hâkî Efendi'ye ve Şirket-i Hayriye'nin 21 numaralı vapuruna dikkat çeken gazete, bütün olumsuz vakalarda onun isminin anılmasını manidar bulur. Gazete, Şirket-i Hayriye'nin yolcuların can güvenliğini sağlayamadığını iddia etmiştir.

1.3 İBRETNÜMÂ-YI ÂLEM

İbretnümâ-yı Âlem, aslında önceleri İbret adıyla çıkan siyasi bir gazete idi. Gazetenin kurucusu ve sahibi Aleksan Sarrafyan Efendi'dir.[23] 23 Haziran 1870

[23] Hıfzı Topuz, **100 Soruda Türk Basın Tarihi**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1973, s. 21.Hıfzı Topuz'un bu bilgilerine karşılık, Enver Behnan Şapolyo, İbret'in 1871 senesinde, "İskender Efendi" adında birisi tarafından kurulduğunu belirtmektedir. Yazar, Aleksan kelimesini Türkçeye İskender olarak çevirmiştir. Enver Behnan Şapolyo, **Türk Gazeteciliği Tarihi Her Yöniyle Basın,** Güven Matbaası, Ankara, 1969, s. 132.

tarihinde İbret, bir ay müddetle kapatıldı. Sarrafyan Efendi, gazetesinin adını *İbretnümâ-yı Âlem*'e çevirerek, 27 Nisan 1871'de İbret'i, haftalık bir mizah gazetesi yaptı.[24] Ancak, gazetenin durumu yine düzelmedi. 2. sayısında kapanan *İbretnümâ-yı Âlem,* cezası bitince 53 sayı daha çıkmıştır. 1872 senesinde, Ahmet Midhat Efendi, gazeteyi kiraladı.[25] 13 Haziran 1872'de, yeniden günlük gazete olarak çıkmaya başlayan İbret, İstanbul basınına yeni bir hava getirmiştir. Çalışmamız sırasında, bu gazetenin 6. ve 7. sayısına ulaşamadık.

İbretnümâ-yı Âlem gazetesi ise Güllü Agop, Çıplak Mustafa, güven duyulmayan diş hekimleri, kolera karmaşasına yer vermiştir. Ecnebî âdetlerini eleştiren gazete, İstanbulluların bu âdetleri kabul etmelerine anlam veremez. İstanbul'da kütüphane var mıdır, sorusunu yoktur diye cevaplayan gazete, Direklerarası'ndaki erkeklere de değinmiştir. Hanımlar ve şemsiyeleri hakkında yorum yapan *İbretnümâ-yı Âlem,* bakkallar, Kalpakçılarbaşı, şık beyler, eşekler ve eşekçiler, beygir sürücüleri, tramvay ve yolsuzlukları, tramvayın sürekli köpek öldürüyor olması, insanları ezip geçmesi, arabacıların kendi aralarında yarış yapmaları, Şirket-i Hayriye ve Fevâid İdaresi, kayıkçılar, Mekteb-i Sultanî hakkında da değerlendirmeler yapmıştır.

1.4. ÇINGIRAKLI TATAR

Diyojen'in yasaklanmasından üç ay sonra, Teodor Kasap tarafından kurulan gazetedir.[26] Bu gazetenin çok kısa bir yayın hayatı olmuştur. (5 Nisan-Temmuz 1873) Bu gazetede çıngıraklı ulak (Çıngıraklı Tatar) kişiliğinde ve hükümdarın soytarısı kılığında küçük bir adam göze çarpar. İstanbul'un bütün sıkıntılarını ve eksikliklerini anlatmakla yükümlüdür.[27] Hasan Duman kataloğunda şu bilgiler yer

---

[24] Mustafa Nihat Özön, **Namık Kemal ve İbret Gazetesi,** YKY, İstanbul, 1997, s. 32.
[25] Alpay Kabacalı, **Başlangıçtan Günümüze Türkiye'de Basın Sansürü,** Gazeteciler Cemiyeti Yay., İstanbul, 1990, s. 34.
[26] M. Bülent Varlık, "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mizah",**Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** C. 4, Fasikül 35, İstanbul, 1985, s. 1094.
[27] Nathalie Clayer, "1870-1876 Osmanlı Hiciv Basınında İstanbul", Çev. Fahrettin Korkmaz, Hüseyin Köse, **İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi**, S. 11, 2001, s. 42.

alır: Çıngıraklı Tatar: İş bu gazete haftada iki defa neşrolunur. Sahibi: Teodor Kasab. İstanbul. 24 Mart- 6 Temmuz 1289. (5 Nisan 1873-18 Temmuz 1873), 1-29 sayı.

Çıngıraklı Tatar'ın hedefindeki konu ise yabancı bir şirket olan Lloyd Kumpanyası'dır. Cimrilikle suçlanan şirketin vapurlarındaki çarşaflar, gazeteye göre sık yıkanmamaktadır. Posta teşkilatına da göndermelerde bulunan gazete, Güllü Agop ve tiyatrosu ile tiyatro artistlerine değinmiştir. "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlıklı bir hayalî-kurmaca seyahatname yayımlayan gazete, Altıncı Daire'ye de yüklenir. Demir köprü, Galata Köprüsü'nün vakitsiz açılması, su sıkıntısı, dönem kadınlarının giyimi, şimendiferin yavaşlığı, tramvay yollarının darlığı, arabalar ve arabacıların vurdumduymazlığına değinmiştir.

1.5. HAYÂL

Arap harfli Türkçe *Hayâl* gazetesi, 30 Ekim 1873'te, Rum asıllı Kayserili, gazeteci ve mütercim Teodor Kasap tarafından çıkarılmaya başlanmıştır. *Çıngıraklı Tatar* gazetesi, öncülü *Diyojen* gibi kapatılınca veya kapanınca; Teodor Kasap bir yolunu bulur ve kendisinin en uzun ömürlü mizah gazetesi olan *Hayâl*'i çıkarır. Bu, onun üçüncü mizah gazetesidir.[28]

Teodor Kasap, *Hayâl* gazetesinde Karagöz'e 'kanun dairesinde serbesti' dedirten bir karikatür yayımladığı için, hapse mahkum olmuştur. Bu ceza, Türkiye'de karikatüre verilen ilk cezadır.[29] Mahkumiyetten kurtulmak için yurt dışına kaçan Teodor Kasap, daha sonra Abdülhamit'in Saray Kütüphanesi'nde görevli olarak yaşamını sürdürecektir. Ancak, karikatür alanına dönmesine izin verilmemiştir.[30] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Hayâl: Şimdilik cuma ve salı günleri

---

[28] Erol Üyepazarcı, "Türk Basınının İlk Mizah Dergilerinden: 'Çıngıraklı Tatar'", **Müteferrika,** Yaz 2002, Sayı 21, s. 28.
[29] Hıdır Oğur, **Türk Basınında Mizah,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Ana Bilim dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984, s. 10.
[30] Orhan Koloğlu, **Osmanlı Dönemi Basınının İçeriği,** İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yay., İstanbul, 2010, s. 189.

çıkar, musavver mizah gazetesidir. (Çıkaran) Teodor Kasab. 18 Teşrin I 1289- 18 Haziran 1293 (30 Ekim 1873-30 Haziran 1877) 1-368 sayı.

Dönemin ünlü tiyatrocularından Dikran Çuhacıyan'ın işlettiği opera tiyatrosunu memnuniyetle karşılayan *Hayâl,* halkın operaya rağbetinden bahseder. Tiyatroların sayısındaki artışa değinen gazete, Güllü Agop ve tiyatrosunu her açıdan eleştirmiştir. Bu kişide zerre kadar duygu olmadığını iddia eden *Hayâl*, her sayısında Güllü Agop'u farklı bir açıdan değerlendirir. Onun halkı kandırdığı, oyun yazarlarına eziyet ettiği dile getirilir. Avrupa oyunlarına büyük tepki gösteren gazete, Güllü Agop ve Gedikpaşa Tiyatrosu ile sürekli alay etmiştir. Tiyatro sahibinin seyircilere saygı duymadığı iddia edilen metinlerde, bu kişi iyiden iyiye gazetenin diline dolanmış görülür. Güllü Agop ile sonuna kadar uğraşan *Hayâl*, Gedikpaşa'daki oyunların orta oyunlarından daha kötü olduğunu düşünür. Geleneksel Türk tiyatrosunun ıslah edilmesi gerektiğine değinen gazete, Kadıköy batacak dedikodusuna da yer vermiştir. Çıplak Mustafa, düğün "rezalet"leri, hekimler, İstanbul ahalisinin vergi vermemesi ve Şehremaneti, *Hayâl* gazetesi tarafından sıkça konu edilir. Altıncı Daire, demir köprü, Galata Köprüsü'nün üzerinde insanlar olduğu halde açılması, dilenciler, yağmurların ardından deniz haline dönüşen sokaklar, çamur ve toz sorunu, gaz fenerlerinin yanmaması, İstanbul kuraklığı ve su sıkıntısı gazetenin ele aldığı diğer konular arasındadır.

1.6. TİYATRO

Agop Baronyan tarafından çıkarılmıştır.[31] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Tiyatro: Haftada iki defa neşrolunur eğlence gazetesidir. Sâhibi: Agob Baronyan, İstanbul, Tartaryan Fabrikası Matbaası. 1290/1874-1292/1876; 1-87,1-13,1-4 sayılar. İlk sayısı 1 Nisan 1874 tarihlidir.

---

[31] Enver Behnan Şapolyo, **Türk Gazeteciliği Tarihi Her Yöniyle Basın,** Güven Matbaası, Ankara, 1969, s.154.

Tiyatro gazetesi de Güllü Agop ve tiyatrosuyla uğraşır. Bunun yanı sıra tulumbacılardan bahseder. Diş hekimlerine gidenleri sigortalamak gerektiğine inanan gazete, Taksim Caddesi'ndeki "çamur okyanusu", deniz haline dönüşen sokaklar, yağmur sularının mahvettiği Karaköy, Bahçekapısı Karakolhanesi'nin önündeki sokağın kaldırımları, su meselesi, terazinin altına bal mumu yapıştırarak hile yapan fıstıkçılardan bahsetmiştir. Şık hanımların garip giysileriyle alay eden gazete, şıkların borçlarına sadık olmamaları ve şık beylerin parasızlıkları hakkında da yorumlar yapmıştır.

1.7. ŞAFAK

Mihaliki tarafından çıkarılan küçük bir mizah gazetesidir.[32] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Şafak: İşbu gazete fünûn ve edebiyat ve letâiften bahseder... (Çıkaran) Mihalâki, İstanbul, Tartaryan Fabrikasında tab' edilmiştir. (Haftalık) 1290-1874.1-24 sayı. İlk sayısı Nisan 1874 tarihlidir. Çalışmamız sırasında, bu gazetenin 1,3,6,11,17 ve 23. sayılarına ulaşamadık.

Şafak, Şirket-i Hayriye idaresinin çocuklardan ücret talebinde bulunmasına, tramvay biletçilerinin vurdumduymazlıklarına ve umursamaz davranışlarına, şıklık için gerekli olan kurallara yer vermiştir.

1.8 LATİFE

Sahibi Zaharya Efendi'dir. Şahsiyatla ilgili fıkraları, etrafta genellikle hoşnutsuzluk yaratmıştır. 1875 yılına kadar büyük boyda ve her nüshaya bir karikatür koyarak yayınlanmıştır. 1875'te boyunu küçültmüş ve sık sık sansür tarafından kapatılmıştır.[33] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Lâtife: Eğlence gazetesidir. Sâhib-i imtiyâz: Zakarya Beykozluyan. İstanbul (Haftada iki

---

[32] Selim Nüzhet, **Türk Gazeteciliği,** İstanbul Devlet Matbaası, 1931, s. 66.
[33] Hasan Refik Ertuğ, **Basın ve Yayın Hareketleri Tarihi**, Birinci Cilt, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul, 1970, s. 225.

defa) 1290-1292 (1874-1877) 1-39; 1-43; 1-27 sayılar. İlk sayısı 24 Ağustos 1874 tarihlidir.

Latife de Gedikpaşa Tiyatrosu'na saldırır. Localarda çocukların koşturarak insanları rahatsız etmeleri ve Güllü Agop, gazetenin değindiği konulardır. Bunların dışında; Çıplak Mustafa, dilencilerin feryadı da konu edilir. İstanbul sokaklarını muntazam bir halde görebilmek, *Latife*'ye göre ancak rüyada mümkündür. Balat, Balıkpazarı ve Kasımpaşa caddelerinin pislikleri, ada haline gelmiş çöplükler gazetenin ele aldığı diğer konulardır. İstanbul sokaklarının gaz ile bir türlü aydınlatılamamasına değinen gazete, duruma mizahî bir şekilde yaklaşır ve gazların seyahate çıktığını düşünür. Kasımpaşa Deresi'nin içler acısı hali, Şehzadebaşı Kıraathanesi, kuru kahvecilerin, kahveye nohut karıştırmaları konu edilmiştir. Madam ve matmazellerin saç- baş şekilleriyle alay eden gazete, Büyükdere'de bulunan meyhaneler, Yeni Cami avlusu kebapçıları, Yeni Cami berberleri, eksik çıkan tütünler, eksik tartan balıkçılar, İstanbul'daki pahalılık, maaş azlığı, Balıkpazarı Kapısı Caddesi'ndeki satıcılara da değinir. Şıkların parasızlıkları ile alay eden *Latife,* hemen hemen bütün nüshalarında şıklara yer vermiştir. 17 Ocak 1875'te hizmete giren tünelin yapımıyla ve mühendisleriyle alay eden gazete, omnibüsler, tramvayın yavaşlığı, beygirlerin adım şaşırıp, tramvayı yoldan çıkartmaları, arabacıların gereksiz vardaları, arabaların hızının akşam saatlerinde artması, Kalpakçılarbaşı'ndaki araba kalabalığı, köprü başındaki araba izdihamı, vapurların içinin temiz tutulmaması, Derûn-ı Köprü vapurlarının yavaşlığı, para bozdurma meselesi, Şirket-i Hayriye vapurlarının birbirleriyle çarpışmaları ve vapurların "şerri"nden bahsetmiştir.

1.9. MEDDAH

1875 senesinde çıkmıştır; fakat ömrü uzun olmamıştır.[34] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler şöyledir: Meddah: (Çıkaran) Aristotelis.İstanbul. (Haftada iki defa) 15 Muharrem 1292(21 Şubat 1875)-1292 (1875) 1-32 sayı.

Meddah, İdare-i Aziziye kaptanlarının "beceriksizlik"leri, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda hükümet aleyhine oynanan oyunlar, gazete müvezzileri, eczahaneler, hamallar, kıraathaneler, paketlere eksik sigara koyanlar, sarrafların kâr peşinde koşmaları, satıcıların âvâzı, şıkların parasızlıkları, beygirlere edilen eziyet, beygirlerin yere yuvarlanmaları, Üsküdar Omnibüs Şirketi, tramvay seyislerinin nizamsız hareket etmeleri, tramvay kılavuzları, kayıkçılar, Derûn-ı Köprü vapurları, Şirket-i Hayriye çalışanları, Güllü Agop ve tiyatrosu hakkında yazılar yazmıştır.

1.10. KAHKAHA

Basiretçi Ali Efendi tarafından, Basiret gazetesine karşı koyanlara mukabele etmek için çıkarılmıştır.[35] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Kahkaha: Muharriri: M. M. Musavviri: Ali F. İstanbul, Basiret Matbaası (Haftada iki defa) Mart-Eylül 1291/1875, 1-26 sayı. İlk sayısı 3 Nisan 1875 tarihlidir.

Kahkaha; Derûn-ı Köprü vapurları, gaz fenerleri, Kasımpaşa Deresi, Şehzadebaşı Kıraathanesi, şıklarla alay etmek maksadıyla yazılmış şarkı, İstanbul köpeklerinin özellikleri, şimendiferler gibi konulara yer vermiştir.

---

[34] Enver Behnan Şapolyo, **Türk Gazeteciliği Tarihi Her Yöniyle Basın,** Güven Matbaası, Ankara, 1969, s. 155.
[35] Münir Süleyman Çapanoğlu, **Basın Tarihimizde Mizah Dergileri,** Garanti Matbaası, İstanbul, 1970, s. 13.

1.11 GEVEZE

Sahibi, daha sonra Çaylak Tevfik olarak anılacak olan Mehmed Tevfik'tir. Bu gazete, 1875 senesinde çıkmıştır.[36] Hasan Duman kataloğunda yer alan bilgiler: Geveze: (Çıkaran): Tevfik. (Haftada iki defa) 1291/1875, 1-10 sayı. İlk sayısı 5 Ağustos 1875 tarihlidir.

Geveze, ateş kayıklarındaki tehlikeden, tünel memurlarına zorla şapka taktırılmasından, gaz fenerlerinin yanmaması gibi konulardan bahsetmiştir.

1.12. ÇAYLAK

Bu gazete, Çaylak Tevfik tarafından çıkarılmıştır.[37] Osmanlı mizah basınında, adını sahibine lakap olarak bırakmış tek mizah gazetesi olarak bilinir.[38] Hasan Duman kataloğunda, gazete ile ilgi yer alan bilgiler şöyledir: Çaylak: Haftada üç defa neşrolonur mizah dergisi. (Yayımlayan): Mehmed Tevfik. İstanbul, Basiret Matbaası. Kanun II 1292-Haziran 1293 (Şubat 1877- Haziran 1877) 1-162 sayı.

Çaylak ise Şirket-i Hayriye ile alay eder. Demir köprü, su meselesi, tütüncüler, İstanbul köpeklerinin özellikleri, arabalar, Derûn-ı Köprü idaresi gibi konularda yazılar neşretmiştir.

Görüldüğü gibi, mizah gazeteleri İstanbul'u ilgilendiren hemen her konuda yayın yapmaya çalışmışlardır. Kentlilik bilincinin oluşmuş olduğunu anladığımız aydınlarda, sorumluluk duygusu da kendini gösterir. Halkın yaşadığı sorunlara kulak tıkamak yerine, çözülebilmesi adına yayın yapan ve kimi zaman acı bir dille

---

[36] Hamdi Özdiş, **Tanzimat Devri Mizah Gazetelerinde Batılılaşma ve Toplumsal-Siyasal Eleştiri: Diyojen (1870-1873) ve Çaylak (1876-1877) Üzerinde Bir Araştırma,** Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004, s.57.

[37] Atila Özer, "Türk Mizah Dergileri ve Karikatür Sanatındaki Değişmeler", **Kurgu ,** Aralık 1991, s. 225.

[38] Hamdi Özdiş, **Osmanlı Mizah Basınında Batılılaşma ve Siyaset (1870-1877) Diyojen ve Çaylak Üzerinde Bir Araştırma,** Libra Kitap, İstanbul, 2010, s. 91.

eleştirmekten de geri kalmayan bu yayınların İstanbul için önemi büyüktür. Genellikle halkın çektiği eziyete değinen gazeteler, kimi zaman da şehrin olumlu yanlarını dile getirmekten kaçınmamışlardır.

1.13. GAZETELER VE İSTANBUL SEMTLERİ

İlk dönem mizah gazetelerinde, çeşitli konular etrafında İstanbul'un kimi semtlerine değinilmiştir. Her semt, belli özellikler taşır ve sahip oldukları bu özelliklerle diğer semtlerden ayrılır. Kimisi, eğlencesinin bolluğu ve medeniliği ile ön plana çıkarken, bir diğeri temizlikten yoksunluğu ve çeşitli olanaksızlıklarıyla karşımıza çıkar. İstanbul'da yaşanan kimi olumsuzlukların, birkaç semte has olduğunu öğrendiğimiz mizah gazeteleri, bizlere semtlerin özellikleri hakkında ayrıntılı bilgi verebilmektedir.

1.13.1. Beyoğlu /Taksim

1870'li yılların İstanbul'unda, İstanbul tarafı-Beyoğlu tarafı şeklinde bir ayrım söz konusuydu. Her iki taraf, bambaşka özelliklere sahiptir. Özellikle Beyoğlu, sokaklarının muntazamlığı, aydınlığı ve eğlence mekânlarının çokluğu ile İstanbul tarafında yaşayan insanların gıbta ile baktıkları bir semt haline dönüşmüştür. Mizah gazeteleri, bu ayrımın farkında olduklarından, her iki tarafı ve insanlarını sıklıkla sayfalarına almışlardır. Bu gazetelerden biri *Letâif-i Âsâr*'dır. 12 Nisan 1871 tarihli nüshasında, İstanbul tarafı ile Beyoğlu tarafını konuşturma suretiyle, bir karşılaştırmaya gitmiştir. Bir diyalogtan oluşan bu karşılaştırmada konuşan Beyoğlu, haklı olarak kendini beğenmektedir:

"*B-Evet efendim geceleri sokaklarda müteaddid gazlar yanar. Bütün dükkanlar açıktır. Gece gündüzden fark olmaz. Halkın eğlenmesi için tiyatro var, Alkazar var, balolar var, dernekler var. Gelenlerin gece yarısı geldiklere yere avdet etmeğe mecbur olmamaları için misafirhaneler var, lokantalarda nefis taamlar bulunur. Muntazam arabalar ve müteaddid sedyeler var. Daha neler var, neler var zannederim. Sende bir adam saat birde ikide fenersiz sokağa çıkıp da komşusuna gidecek olsa zabtiyeler çevirir, çevirmeseler bile bîçâre adam çamura batmaktan ve köpeklerin üzerine basmaktan yürüyemez*

ve adam on paralık bir şey alacak olsa dükkan açtıramaz ve mahalle kahvesinden başka bir yere gidip üç kişiyle görüşemez. Kimsesi olmayan bir adam handan başka yatacak yer bulamaz. Evinde taam etmeksizin hanesinden çıkan bir adam temizce bir lokanta bulup da istediği taamı yiyemez. Temizce bir araba kiralamak isteyen bulamaz. Hal böyleyken sekenenizin bana olan meyl ü rağbetinden dolayı hiddet etmeniz pek nâ-becâ ve haksızdır. Düşünseniz siz de insâf edersiniz."[1]

Beyoğlu, bütün çekim gücüne rağmen, mizah gazeteleri tarafından genellikle olumsuz taraflarıyla anılan bir semt olmuştur. Özellikle sokaklarının dar olması ve burada yaşayan insanların, İstanbul tarafında yaşayanlardan her açıdan farklı olmaları, bu semti dile düşürmeye yetmiştir. *İbretnümâ-yı Âlem,* "*Beyoğlu sokaklarının dar, bazı sekenesinin mezhepleri geniş olmasına taaccüb ederim.*"[2] diyerek, bu çelişkiyi çözmeye çalışır.

Beyoğlu'nun belediye hizmetlerine bakan Altıncı Daire'nin meselelere olan yaklaşımını eleştiren *Diyojen,* bu kurumun sadece halktan vergi almayı bildiğini belirtir.[3] Vergisini vermeyenler ise çeşitli güçlüklerle karşılaşırlar. Bu durumu eleştiren gazetelerin karşısına, Altıncı Daire'nin taraftarları çıkar. Onlara göre, vergi vermek şarttır ve dairenin memurları, hademeleri, reisi, halkın verdiği vergilerle geçinebilmektedir.[4] *Diyojen* ise halkın Altıncı Daire memurlarını "besliyor" olmasına karşı çıkar. Gazete, yayımladığı mizahi bir yazıda durumun eleştirisini yaparken, dairedeki vergi meselesine de açıklık getirmiştir:

---

[1] **Letâif-i Âsâr,** nr. 22, 12 Nisan 1871, 21 Muharrem 1288, 31 Mart 1287, s. 1-3.
[2] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2-3.
[3] "*Altıncı Daire kendi bütçesini düzenlemek hakkına sahipti ve (Bâbıâli'nin iznine bağlı olmak kaydıyla) vergiler koyup tahsil etmek yetkisini de haizdi.*" Christoph K. Neumann, "Modernitelerin Çatışması Altıncı Daire-i Belediye, 1857-1912", **İstanbul İmparatorluk Başkentinden Megakente,** Editör Yavuz Köse, Çev. Ayşe Dağlı, Kitap Yay., İstanbul, 2011, s. 434.
[4] "*Altıncı Daire Belediyesi, bütçesini kendisi hazırlıyor, bütçe Bâbıâli'nin onayı padişahın irâdesi ile yürürlüğe giriyordu. Altıncı Daire Belediyesi, çalışmaları sırasında, elçiliklerin olay yaratmaları ile, Bâbıâli'nin müdahalelerinden sıkıntı çekti. Yabancı uyruklular, kapitilasyon haklarını öne sürerek vergi vermek istemiyor, elçilikler de buna bağlı olarak belediyeyi sıkıştırıyordu. Yabancılar, Beyoğlu'nun kremasını yedikleri halde belediye bunların bir kısmından vergi toplayamıyordu.*" Mustafa Cezar, **XIX. Yüzyıl Beyoğlusu,** Ak Yay., İstanbul, 1991, s. 152.

"Meğer dâire-yi mezkûrede bir nizâm bir kanun daha varmış. Hangi hane veya dükkân, dâire-yi mezkûreye vereceği avâidi vermezse dâire, o hâne veya mağaza kiraya verileceği zaman kontoratosunu tasdik etmez ve îcâr u istîcâr husûsuna müsaade göstermez imiş."[5]

Altıncı Daire'nin âzâları meseleler için harekete geçmedikleri gibi, memurları da güvensizlikleri ile ön plâna geçmişlerdir. Daire memurlarının esnafa kestikleri para cezalarının nereye gittiği konusunda şüphe duyan *Hayâl,* alınan paraların Altıncı Daire'ye değil de memurların doğrudan cebine gittiğini düşünmektedir. Daire hademelerinden birinin esnaftan üç adet mecidiye alıp savuşması, gazetenin dikkatini çekmiştir:

"*Bu hademe sâlifü'l-beyân mecidiye çeyreklerini dâire-i mezkûreye teslîm eder mi? Ve ma'mafih esnaftan gerek ihtikârda ve gerek müşterileri tarafından talep olunan mikdardan noksân îtâya ictisar edenlerden tutturabildiği kadar cezâ-yı nakdî alıp savuşan daire hademesinin böyle şeylerin bihakkın teftîşine memur olduğuna itminân hasıl olur mu?*"[6]

18 Temmuz 1874 tarihli *Hayâl* nüshasında, Beyoğlu'na dair yazılmış bir metinden anlaşıldığına göre, bu semt bir ara popülerliğini yitirmiştir. Gazete semte hitap ederek, artık Beyoğlu semtinin eski güzelliğinin kalmadığını ifade eder. Bu semtin sokakları toz ve toprakla doludur. Üstelik semtin sokaklarında hava bile yoktur. Sıcaktan nefes almanın imkânı bulunmaz. Hâl böyleyken, Beyoğlu'na insanların uğraması mümkün değildir:

"*Lakin sen kerameti kendinden bilirdin öyle değil mi? Gûyâ herkes senin güzel binaların büyük büyük mağazaların için geliyorlar zannederdin. Fakat şimdi anlayacaksın ki gece gündüz senden ayrılmayanlar şimden sonra semtine bile uğramayacaklar. Hasbe'l-zarûr sokaklarından geçecek olsalar*

---

[5] **Diyojen,** nr. 166, 3 Aralık 1872, (21 Teşrinisani 1288), s. 4.
[6] **Hayâl,** nr. 67, 27 Mayıs 1874, (15 Mayıs 1290), s. 2-3.

dahi başlarını çevirip de yüzüne bile bakmayacaklar. Geceleri izdihamdan geçilmez derecelere varmış olan sokaklarında cinler top oynayacak. Seni öğe öğe göklere çıkaran şık beyler, tosunlar, çelebiler, ahbârlar, keleşler bundan böyle lakırdın oldukça 'Bırak canım Beyoğlu da gidilecek gezilecek yer midir? Tozdan topraktan geçilmez. Sokaklarında hava yok. Sıcaktan nefes alınmaz.' diye hakkında söylemedikleri söz kalmayacak. Tevekkeli dememişler. Atalardan kalma sözdür. Ne oldum dememeli, ne olacağım demeli. Sen ise ne oldum diyerek kendine âdetâ Paris şehri süsü verip etrâfına vahşi nazarıyla bakmaya başladın. O kadar gururun sonu mezellettir."[7]

İstanbulluların tatil günlerinde, Beyoğlu'na akın etmeleri mizah gazetelerinin anlam veremediği bir durumdur. *Letâif-i Âsâr,* "*Tatil günlerinde Beyoğlu'ndan başka gidecek yer bulamayanlara Allah akıllar vere.*"[8] diyerek, tepkisini dile getirmiştir.

1870'li yıllarda, "çamur" kelimesiyle beraber anılan Beyoğlu, genellikle bu tip olumsuzluklarıyla öne çıkan bir semt haline dönüşmüştür:

"*-Nedir bu hâl Karagöz üstün başın ıslanmış çamur olmuş.*
-Islanmış mı? İliğime geçti iliğime kerpiç duvar gibi sıvandım Hacivat.
-Nereden geliyorsun?
-Çamura batmış olan adam nereden gelir, Beyoğlu'ndan."[9]

Beyoğlu semti sadece "çamur" kelimesiyle değil, aynı zamanda "rezalet" sözcüğüyle de adı sıkça anılan bir yerdir. Gazetelerin dileği ise bu rezaletlere bir son verilmesidir: "*Beyoğlu rezaletleri def' edilirse gayri bir horoz keseceğim!*"[10] *Latife* gazetesi de Beyoğlu tarafı-İstanbul tarafı karşılaştırmasını yapan yayınlar arasında

---

[7] **Hayâl,** nr. 82, 18 Temmuz 1874, (6 Temmuz 1290), s. 3-4.
[8] **Letâif-i Âsâr,** nr. 9, 26 Ocak 1875, 18 Zilhicce 1291, 14 Kanunusani 1290, s. 78-79.
[9] **Hayâl,** nr. 215, 30 Ekim 1875, (18 Teşrinievvel 1291), s. 1.
[10] **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.

yerini almıştır. Beyoğlu semtinin özelliklerini toplu ve kısa bir biçimde vermesi açısından, aşağıdaki metin önemlidir:

"*Beyoğlu'nun İstanbul Tarafında Görülemeyen Halleri*
Geceleri sokaklarda sıra sıra yanan gaz.
Gazinolarda ince saz.
Çabuk sabah oldu diye şikâyet eder kumarbaz.
Gel içeri denildiği hâlde yok gelmem diye olunan naz.
Her önüne gelene söz atar boşboğaz.
Ayakları ile kurban gider kaz.
Ağzı açık Doğruyol'u seyreden Laz.
Yapma çiçekler, elmalar, armutlar, kiraz.
Dolandırıcılar, yan kesiciler, hokkabaz
Usta oyuncular, mahir canbaz."[11]

Kısacası; Fransız Tiyatrosu, eğlenceleri, Millet Bahçesi, tozu, caddeleri, su sıkıntısı, Altıncı Daire'si, dilencileri, gazları, kahvehaneleri, lokantaları, kulüpleri, medeniliği, rezaletleri, kumarhaneleri, mağazaları, sefahatı, gazinoları, baloları, cazibesi, balıkçıları, esnafı, şık beyleri, sivilizeleri ve tüneli ile Beyoğlu semti, ilk dönem mizah gazetelerinin en çok ismini andığı semttir.

Taksim, "toz ve çamur okyanusu" ve eğlenceleriyle anılan, Beyoğlu'na bağlı bir mahaldir. Doğruyol ise bugünkü İstiklal Caddesi'nin, eski adıyla Cadde-i Kebîr'in, halk arasındaki ismidir. Doğruyol, izdihamı ve fistan yarışlarıyla gazetelere yansır.

Galata da Beyoğlu tarafına yakın bir yerdir ve mizah gazeteleri, burayı da sıkça anmışlardır. Özellikle "Köprü"sü ile gündeme gelen Galata, bir de demir köprü ile dillere dolanacaktır. Gazhanesi, gazinoları, baloları, dar sokakları ve tüneli ile Beyoğlu'ndan bir farkı olmayan Galata, mizah gazetelerine sıkça malzeme olmuştur.

---

[11] **Latife,** nr. 15, 20 Aralık 1876, (8 Kanunuevvel 1292), s. 3.

Karaköy ise Eminönü ile arasında kurulmuş olan köprüyle, omnibüsleri ve arabalarıyla mizah gazetelerine konu olmuştur.

1.13.2. Üsküdar

Üsküdar ve halkı hakkında bize haber veren mizah gazetelerinden birisi *Geveze*'dir. Üsküdar'da bulunan Miskinler Tekkesi[12] sakinlerinin, ahali için yoğurt yapıp sattıklarını öğrendiğimiz gazeteden, halkın bu yoğurtlara ve miskinlere de bakış açısını öğrenebilmekteyiz. Miskinlerin yoğurt yapıp satmasına karşı çıkan ve bu yoğurtları yiyerek kendilerine de miskinliğin bulaşacağını düşünen Üsküdarlılar, hükümete başvurarak, bu işe bir son verilmesini isterler:

> "*Üsküdar'da kâin Karacaahmet'in ilerisindeki miskinler yok mu? İşte o miskinler yoğurt yapıp da Üsküdar ahalisine satıyorlarmış. Ahali de nasılsa bunu haber almışlar birçoğu ittifak edip miskin illeti sarîdir. Biz bu yoğurtlardan yedikçe miskin olursak sonra ne yaparız. Hükûmet bunların harice yoğurt satmasını men' etmeli değil midir diyorlar ve kıyametleri koparıyorlar.*"[13]

Bu bilginin yanı sıra, ilk dönem mizah gazetelerinde Üsküdar'la ilgili pek çok konuda yazılmış metin ve cümle bulmak mümkündür. Mizah gazetelerinin genel olarak Üsküdar'ın hangi özelliklerine değindiklerine bakılırsa şunlar görülür: Mizah gazeteleri, Üsküdar adı etrafında yazı yazarken, en çok 23 Ocak 1874 tarihi itibariyle

---

[12] "*Cadde üzerinde şehir dışında bir tekkedir. Bütün miskinler burada kalıp sadakalarla geçinirler. Şehir içinde bir miskin haber alınsa derhal aman vermeyip tekkelerine getirirler. İsterse ayan ve eşraftan olsun, hiç dinlemezler. Ellerinde padişah emriyle cebren alıp evine götürürler. Çünkü cüzzam illeti bulaşıcıdır diye şehir içinde durmak yasaktır. O yüzden her şehrin dışında ayrıca miskinhâneler vardır ki, miskinler (cüzzamlılar) kimse arasına karışmayıp ayrıca bulunurlar. Halkın merhametini çekmek için bu müesseseye dinî bir vasıf verilmiş ve bu cihetten tekke denmiştir. Resmî ve hususî tasavvuf tekkeleriyle bir alâkası yoktur. Miskinler tekkesi, bir bakıma hastane fonksiyonunu yerine getiren; önemli ve gerekli bir kurum olarak toplumsal ihtiyaçlara cevap veren bir kurum olarak tarihî ve sosyal ve sağlık hizmetine yönelik rolünü yerine getirmiştir.*" Sami Şener, "Üsküdar'da Zaman Perspektifi İçinde İnsan ve Kültür Dinamizmi", **Üsküdar Sempozyumu IV,** 3-5 Kasım 2006, Cilt II, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi, İstanbul, 2007, s. 38.

[13] **Geveze,** nr. 2, 9 Ağustos 1875, 8 Recep 1292, 28 Temmuz 1291, s. 1-2.

çalışmaya başlayan Üsküdar Omnibüs Şirketi'nden bahsetmişlerdir. Bu şirketin arabaları sayesinde, özellikle Çamlıca'da oturanlar arabacıların esiri olmayacaklar ve daha ucuz seyahat imkânı bulacaklardır. Yalnız, bu omnibüs arabaları beraberinde birtakım sorunları da getirmişlerdir. Omnibüs beygirleri, Üsküdar yokuşlarını tırmanmakta güçlük çekmektedirler. Bunun yanı sıra omnibüs arabalarının geçtiği yollarda bulunan tozlar, insanları bir hayli rahatsız etmekte ve kirlenmelerine neden olmaktadır.

Üsküdar adı etrafında konuşulan bir başka konu ise Şirket-i Hayriye'nin vapurları ve iskeleleridir. İlk dönem mizah gezetelrinde Üsküdar'a çalışan vapurlar hakkında bir hayli bilgi bulmak mümkündür. Vapurların yanı sıra sokakların durumu da ele alınmış ve Üsküdar sokakları "çamur okyanusu" olarak nitelendirilmiştir. Çamurla beraber, çöplük haline dönüşmüş sokaklar ve haddini aşan kirlilik, Üsküdarlıların şikayet ettikleri konulardandır. Kötü koku da bir başka şikayet konusudur. Üsküdar'da bulunan meyhanelerden birinin etrafa saçtığı kötü koku, insanları rahatsız etmektedir.

Üsküdar, eğlence hayatıyla da ön plana çıkmış bir semttir. Çamlıca gibi bir seyirgaha sahip olan Üsküdar, barındırdığı Çiftlik Gazinosu ve Şükrü Efendi Tiyatrosu ile halkını eğlendirmeye çalışır.

1.13.3. Kâğıthane

Kâğıthane de ilk dönem mizah gazetelerinde ismini sıkça gördüğümüz semtlerdendir. Genellikle "Toz deryası Kâğıthane" olarak anılan semt, ismi tozla en çok anılan yerdir. Tozun yanı sıra, Kâğıthane Deresi ile de meşhur olan bu yer, deresinin kirliliği ile ön plana geçer. İstanbul sokaklarına yağmur yağdıkça, oluşan seller sokaklardaki bütün her şeyi, paraları, hatta elmasları bile sürükleyip bu dereye dökmektedir. Dolayısıyla, derenin içinde bir hazine ve aynı zamanda bir çöplük olduğunu düşünen mizah gazeteleri, derenin temizlenmesini isterler.

Kâğıthane, eğlenceleri ile meşhur olmuş bir semttir.[14] Eskiden, en zevkli âlemler burada tertip olunurmuş. Ancak, 1870'li yılların Kâğıthane'sinin eğlenceyle pek ilgisi yoktur. Eski eğlencelerin kalmadığını düşünen mizah gazeteleri, "Kâğıthane'ye gidip eğlenebilenlere aşk olsun!" diyerek, görüşlerini dile getirirler. Bakımsız olduğu ve toplumun alt kesimine hitap ettiği için Kâğıthane genellikle eleştiri konusu olmuştur.

Aynı zamanda şıkların da mekânı olan Kâğıthane'ye gitmek belli kurallara uymak anlamına geliyordu. Şıklar için geçerli olduğunu söyleyebileceğimiz bu kurallar ilginçtir. Mesela, elbise yaptıramamış şıkların Kâğıthane'ye gitmeleri mümkün değildir ve yine şıkların paltosuz buraya uğramaları olanaksızdır.

Kira beygirleri kullanılarak da ulaşılabilen Kâğıthane, "rezalet"leriyle anılmıştır. Öyle ki bir zaman hanımların Kâğıthane'ye gitmeleri men edilecek ve rezaletlerin önü alınmaya çalışılacaktır.

1.13.4 Fatih/Eminönü

İlk dönem mizah gazetelerinde Eminönü, genellikle "Köprü" ile anılmıştır. Eminönü Köprüsü'nün üstünde durarak geçimlerini sağlayan, tabla ve işportalı satıcılar, gazetelerin konusu olmuşlardır. Bunun yanı sıra, Eminönü'ndeki araba kalabalığı dikkati çeken bir başka unsurdur.

Fatih çevresinde yer alan Laleli, gazinolarıyla ön plana çıkarken, Aksaray ise sokaklarındaki çöplerle anılmıştır. Çöplerin yanı sıra çukurlarıyla da gündeme gelen Aksaray, eleştirilerin hedefi olmuştur.

---

[14] "*Kâğıthane civarının Fatih zamanında başlayan imarı Üçüncü Ahmet zamanında kemal bulduktan az bir zaman sonra, 1731'de çıkan isyanda tamamen mahvedildiği halde, bundan altmış sene sonra da buralarının gene şenlendirilmesine başlanmıştı.*" **Resimli Tarih Mecmuası,** II. Cilt, 16. Sayı, 1951, s. 685.

Yenikapı da Eminönü'ne yakın mahallerdendir. Burası genellikle sahiliyle gündeme gelir. Yenikapı sahiline yangın sonrası bırakılan molozlar, yıllar içinde daha da artarak bir dağ oluşturmuştur. Sahildeki bu moloz dağı ise mizah gazetelerinde ele alınır. Yenikapı kahvehaneleri ve içerisindeki kalabalık, gazetelerin ele aldığı konulardandır. Kahvehanelerin dışında deniz hamamıyla da meşhur olan Yenikapı hakkında bir iddia ortaya atılır. İddiaya göre, Yenikapı Deniz Hamamı, lağım ağzına yapılmıştır. Deniz suyuna, lağım suyu karışmaktadır ve insanlar bunu bilmeden denize girerler. Deniz hamamı ile ilgili bir başka şikayet ise denize girenlerin azken, denizde yüzenleri seyredenlerin çokça olmasıdır.

Langa da bu başlık altında ele alabileceğimiz mahallerdendir. Langa, tramvay yollarının darlığı ve yağmur sularının birikmesiyle oluşan "sokak denizi" ile gündeme gelmiştir.

İsmini, "Çarşı İçi" olarak gördüğümüz Kapalıçarşı'dan, mizah gazetelerinde sıkça bahsedilmiştir. Özellikle hanımların ilgi odağı olan bu çarşı kalabalık oluşuyla gündeme getirilir. Bunun yanı sıra, esnafı ve onların çektiği geçim sıkıntısı mizah gazetelerince değerlendirilmiştir.Kalpakçılarbaşı ise kadınların yoğun ilgisiyle meşhur olmuş bir yerdir. Burada yer alan tüccarlar ve onlardan alışveriş yapan kadınlar, gazetelerce gündeme getirilmişlerdir. Yalnız, Kalpakçılarbaşı'nda kimi "rezalet"ler de baş gösterebilmektedir. Kadınların, erkekler tarafından rahatsız edilmeleri, mizah gazetelerince şiddetle eleştirilmiştir.

Şehzadebaşı, mizah gazetelerince ele alınan mahallerin bir tanesidir. Buranın çamurla dolu olması ve sokakların çamur yüzünden geçit vermemesi eleştirilmiştir. Şehzadebaşı Kıraathanesi de ele alınan bir diğer yerdir. Bu kıraathanenin "zampara"ların mekanı olduğu, özellikle vurgulanmıştır. Şehzadebaşı, çamur ve kıraathanesinin yanı sıra, geleneksel Türk tiyatrosunun beşiği olmasıyla da öne çıkmıştır. Vezneciler ise sokaklarının yayaların geçişine elverişsiz olması dolayısıyla, eleştiri konusu yapılmıştır.

Mısır Çarşısı, Yenicami, Galata Köprüsü uzantısının hemen solunda yer alan, 1957-1958 istimlakinde, Eminönü Meydanı'na katılan bir çarşı olan Balıkpazarı, mizah gazetelerinini ele aldığı bir başka yerdir. Bu çarşının caddelerinin ne kadar pis olduğunu vurgulama gereği duyan gazeteler, buradaki aşçı dükkânları ile gözlemecilerden de bahsederler. Balıkpazarı Kapısı Caddesi'nde yer alan bu satıcılar, gazetelere çeşitli açılardan rahatsızlık vermiştir.

Eminönü/Fatih başlığı altında ele alabileceğimiz bir başka yer ise Beyazıt'tır. Kıraathaneleri, opera tiyatrosu, meydanı, Ramazan'ı ve kandil geceleri ile anılan Beyazıt, özellikle meydanının pisliği ile gündeme gelmiştir. Sadece Beyazıt Meydanı değil, aynı zamanda bu bölgeye yakın olan Süleymaniye Camii avlusu da pisliği ve çöpleri ile anılan yerlerdendir.

Unkapanı ise köprüsü ve çamurlarıyla gündeme gelen bir başka mahaldir. Odunkapısı da bekâr yatağı olarak nitelendirilmiş ve burada bulunan Hekim Mehmet Ağa'nın hünerlerinden bahsedilmiştir. Bahçekapısı, iskelesinde birikmiş olan çamur ve pislikleriyle anılırken, diğer taraftan beygircilerinden de bahsedilmiştir.[15]

Sultanahmet, genellikle bahçesi ile ön plana çıkan bir yerdir. Sultanahmet'te bahçenin yanı sıra bir de meşhur bir kıraathane bulunur. Sultanahmet Kıraathane-yi Umûmiyesi diye geçen kıraathane hakkında, mizah gazetelerinde bilgi bulmak mümkündür.

Sirkeci ise meşhur gazinoları, bu gazinoların içindeki Arap şarkıcı ve çalgıcıları, bilardo oyunları ile gündeme gelen bir yerdir. Bunların yanı sıra iskelesi,

---

[15] "*Bizans döneminde Neorin Kapısı (Bahçe Kapısı) ile Porta Drungari (Odun Kapısı) arasındaki kıyı kesimi, şehrin kurucusu olarak kabul edilen Megaralıların Kralı Byzas ile kullanılmaya başlanan derin bir koyun oluşturduğu bir liman bölgesiydi. 8. yüzyıla dek Bizans donanması Neorion Limanı'nda demirlerdi ve bu liman, yaklaşık olarak Yeni Cami ve yakın çevresini kuşatacak genişlikte bir koydan oluşmaktaydı. İçerisinde bir de Bizans tersanesi bulunmaktaydı. Liman, donanma tersanesini (eksartesis) ve kürek atölyesini (Koparia) içeriyordu. İlerki yüzyıllarda Pera'ya yerleşen Venedik tüccarları ile limanın batısına yerleşen Pisa ve Amalfikli denizci ve tüccarlarına ait koloniler Neorion Limanı'nın denetimini sağlamakta idiler.*" Süleyman Faruk Göncüoğlu, "İstanbul'un İktisadi ve Sosyal Hayatı İçerisinde Bahçekapı Semti'nin Yeri ve Önemi", **Arşiv Emektarlarına Armağan,** Haz. Nizamettin Oğuz, İshak Keskin, İstanbul, 2013, s. 229.

şimendifer katarı ve Sirkeci İskelesi Caddesi ile de gündeme gelen bu yer, mizah gazetelerinin sıkça adını andığı mahallerdendir.

Sirkeci'nin yanı sıra Mahmutpaşa da gazetelerde görülen yerlerdendir. Mahmutpaşa, kunduracıları ve yol sorunlarıyla meşhur Mahmutpaşa Caddesi ile karşımıza çıkar.

1.13.5. Haliç (Kasımpaşa/Balat/Eyüp)

Kasımpaşa, ilk dönem mizah gazetelerinde genellikle Derûn-ı Köprü vapurları ile anılan bir semt olmuştur. Çünkü, Derûn-ı Köprü vapurları 1856 senesi itibariyle Haliç'te çalışır ve Kasımpaşa da burada yer alır. Vapurların yanı sıra, kolera salgınıyla da gündeme gelen Kasımpaşa, bir ara karantinaya alınan semtler arasına girmiştir. Kasımpaşa Deresi de bu semt etrafında konu edilen yerlerdendir. Derenin pisliği, kötü kokusu mizah gazetelerince ele alınmıştır.

Balat ise caddesindeki "çamur okyanusu", yollarının bozukluğu ve deresi nedeniyle "pislik" ile anılan bir yer haline gelmiştir. Derûn-ı Köprü vapurlarının çalıştığı bu Haliç semti, sıkça eleştirilir.

İlk dönem mizah gazetelerinde Eyüp, içerisinde tavla vb. oyunların oynandığı kahvehaneleri ile gündeme gelir. Derûn-ı Köprü vapurlarının çalıştığı Eyüp, vapur iskelesiyle de anılan bir semttir.

1.13.6 Kadıköy

Özellikle, demiryolu ve şimendiferlerle karşımıza çıkan Haydarpaşa, Aziziye/Fevâid idaresine bağlı olan vapurlarıyla da mizah gazetelrinde gündeme getirilmiştir. Haydarpaşa'nın yanı sıra Kadıköy'ü de gazete sayfalarında görmek mümkündür. Kadıköy, özellikle 1874 senesinde çıkmış olan deprem dedikodusuyla gündeme gelmiştir. 1874'te Kadıköy'de bir dedikodu ortaya çıkar. Rivayete göre,

Kadıköy denize batacaktır. Deprem olacak ve bunun sonucu olarak da Kadıköy denizin içine gömülecektir. Bu dedikodu gerçekleşmez; fakat bir süre Kadıköy ve deprem konusu gazetelerde işlenir. Kadıköy, depremin yanı sıra, deniz hamamı ve Fevâid/Aziziye idaresine bağlı olan vapurlarıyla da işlenmiştir.

1.13.7. Boğaziçi Köyleri

Sarıyer'de yer alan Büyükdere, özellikle bahçesi ile ön plana çıkar. 19. asrın bir Frenk muhiti olan Büyükdere'ye ulaşım, Şirket-i Hayriye'nin vapurları ile sağlanmaktadır. Halk arasında "tebdîl-i hevâ" yeri olarak görülen ve matmazeller ile piyasa edilebilen; yani gezilebilen bir mekândır.

Büyükdere'nin yanı sıra Belgrad Ormanları'nın içerisinde yer alan Bendler de önemli bir mesire yeri olarak karşımıza çıkar. 18. ve 19. asırda, şehrin su ihtiyacını karşılamak için inşa edilen sarnıçlar dolayısıyla bu ismi almıştır.

İlk dönem mizah gazetelerinde ismine fazla rastlamadığımız, unutulmuş ve ilgiden yoksun Kireçburnu, 1870'li yılların yok sayılmış bir semtidir. Öyle ki *Hayâl* gazetesinde, bu semt etrafında yayımlanmış bir yazıdan, ilgisizliğin ve unutulmuşluğun ne boyutta olduğunu kavrayabilmek mümkündür. Kireçburnu, bünyesinde barındırdıklarıyla değil de, yokluk içindeki haliyle göze çarpar:

> "*Efendim bizim Kireçburnu'nda kırk elli bab hâne var fakat içlerinde adam yok! Dört beş evde birkaç kişi sakin ve bir ikisi hasta olduğu hâlde tedavi için tabîb yok! Köyün sırtında gâyet geniş bir şose var ne fayda ki balçık deryâsına döndüğünden geçit yok! İskelenin limanımsı bir cihetinde miskal kamışı gibi beş on kayık dizili bununla beraber geçmek iktizâ etse kayıkçı yok! Sâhilde elleri böğründe on, on beş balıkçı görülüyor. Muselâ ilaç için ihtiyaç mess etse bir tek balık yok! Çarşısında birkaç dükkân mevcud yalnız içlerinde dükkâncı yok! Köyün üst tarafında Himalaya Dağları'na muâdil bülend dağlar olduğu halde ağaç namına bir tek dal yok! Kahvehaneler var*

ez-kaza bir yolcu uğramış olsa içecek kahve yok! Su var çeşme yok! En garibi vapur iskelesi var, halbuki uğrar vapur yokl! Tarabya dâire-i belediyesine merbût iken belediye memurlarının görüldüğü yok!"[16]

Boğaziçi, köyleriyle gündeme gelen bir yerdir. 1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına kadar Boğaziçi'ne ulaşım ancak pazar kayıkları ile sağlanabiliyordu. Şirket-i Hayriye'nin vapurları sayesinde, Boğaziçi köylerine ulaşmak daha da kolaylaştı. Vapur ve kayık trafiği ile gazetelere konu olmuş Boğaziçi, kalburüstü diyebileceğimiz insanlardan oluşan ahalisi ile de dikkat çekmiştir.

1.13.8. Beşiktaş

İlk dönem mizah gazetelerinde Beşiktaş, özellikle Şirket-i Hayriye vapurları ile gündeme gelmiştir. Bu vapurlar ve yanaştıkları iskeleler, mizah gazetelerinin sıkça ele aldıkları konulardandır. Bunların yanı sıra, Beşiktaş Kıraathanesi, arabalar ve tramvay da karşımıza çıkan diğer konu başlıklarıdır.

Tophane de Beşiktaş çevresinde yer alan mahallerdendir. Kürkçüler Caddesi ile gündeme gelen Tophane hakkında yazılanlara baktığımızda, belediye tarafından pek de ihtimam görmeyen ve temizlenmeyen sokaklara sahip olduğunu görüyoruz. Ayrıca, Tophane'deki camilerin tuvaletlerinin kirliliği, ele alınan konular arasındadır. Bunların yanı sıra, kıraathaneleri, sürücü beygirleri ve kunduracıları ile de Tophane konuşulmuş bir yerdir. Tophane'ye yakın bulunan Kabataş ise tramvayları ve iskelesi ile söz konusu edilir.

1.13.9. Diğerleri

İstanbul, sadece farklı özelliklere sahip semtleriyle değil, aynı zamanda ismiyle müsemma olmayan mahalleleriyle de mizah gazetelerinde ön plana çıkmıştır. Bu çelişkinin farkında olan *Hayâl,* "İstanbul'un Sokaklarıyla Mahalleleri" başlığı

[16] **Hayâl,** nr. 332, 24 Mart 1877, (12 Mart 1293), s. 2.

altında verdiği metinde, mahalle ve sokak isimleriyle özelliklerinin nasıl uyumsuz olduğunu bir listeyle dile getirir:

> "*Civarında çiçek değil çaydan bile eser olmayan Bahçekapısı*
> *Beyoğlu'nun yılankavî Doğruyol'u*
> *Etrafında ot dahi hasıl olmayan Elmadağı*
> *Beyaz taştan bina olunmuş Karaköy*
> *Girip çıkması serbest Zindankapısı*
> *İpek ve emsâli kumaş satılan Kalpakçılarbaşı*
> *Abacılara çıkıkçılara mesken olan Vezirhanı*
> *Kafından derûnuna girilmek mümkün olmayan Sünbüllü Han.*
> *Bataklıktan küflenmiş Hasköy.*[17]
> *Ağacının kurusuyla carcûbesinin kırığından eser görülmeyen Aynalıkavak*
> *Eski hasır dahi bulunmayan Halıcıoğlu*
> *Göztepe suyu ile buz satılır Sirkeci İskelesi*
> *İçinde ihtiyar bekçilerden maada kimse bulunmayan Kız Kulesi*
> *Selamlıksız Harem İskelesi*
> *Rumlara mahsus Arnavutköyü*
> *Kenarda Ortaköy*
> *Sinyorlar meskeni Beyoğlu*
> *Frenk mağaza evlerinden mürekkep Derviş Sokağı*
> *Kısacık Uzunçarşı.*
> *Odaları penceresiz Camlı Han.*
> *Tığcılara mahsus Mercan Çarşısı.*
> *Köhnelikten dökülmüş Yenikapı*
> *Ahşap binalı Kumkapı.*
> *Toz deryası Kâğıthane*[18]

---

[17] "*Haliç'in kuzey kıyısında, Kasımpaşa'ya komşu olan Hasköy'e Bizans döneminde 'Arabant Kasabası' denildiği rivayet edilmektedir. Bu kıyılarda Arabant adlı bir öğretmenin evi bulunuyormuş. Semtin Hasköy adını alması buradaki has bahçelerden dolayıdır. Limon, turunç ve nar ağaçlarının çok ünlü olduğunu Ahmet Refik naklediyor.*" Burhan Yentürk, **Sütlüce'den Geçtin mi? Okmeydanı-Hasköy- Halıcıoğlu-Kâğıthane,** Kitabevi, İstanbul, 2012, s. 29.

En rahat girilir çıkılr Azapkapı.
Papazlar oturur Cehennem Sokağı."[19]

Bu gibi mahalle ve sokakların yanı sıra, Boğaziçi köylerine rakip olarak gösterilen Kozyatağı, Erenköyü, Kartal, Kızıltoprak semtleri de mizah gazetelerinde isimleri geçen yerlerdendir. Ancak bu semtlere, Boğaziçi'ne rakip oldukları için hoş gözle bakılmaz. *Letâif-i Âsâr,* "*Kozyatağı, Erenköyü, Kartal, Kızıltoprak bilmem ne gibi yerleri bî-nazîr Boğaziçi'ne tercih edenlere Allah akıllar vere.*"[20] diyerek tepkisini dile getirmiştir.

[18] "*Bizans döneminde Kâğıthane Deresi'nin adı Barbisos'tu. Elde kesin bilgiler olmamakla birlikte İstanbul'un fethi sırasında burada bir kâğıt değirmeni bulunduğu ve bu imalathanenin II. Bayezid dönemine (1481-1512) kadar çalıştığı anlaşılıyor. Evliya Çelebi 17. yy'da Kâğıthane çevresini anlatırken burada harap durumda bir Kâğıthane bulunduğunu anlatıyor. Semtin adı, bu Kâğıthaneden gelmiş olmalıdır.*" **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 380.
[19] **Hayâl,** nr. 56, 23 Nisan 1874, (11 Nisan 1290), s. 4.
[20] **Letâif-i Âsâr,** nr. 9, 26 Ocak 1875, 18 Zilhicce 1291, 14 Kanunusani 1290, s. 78-79.

2. SOSYAL VE KÜLTÜREL HAYAT

2.1. EĞLENCE VE YEME-İÇME KÜLTÜRÜ

İstanbul'da 1870'li yıllarda eğlence kültürü dendiği vakit, hiç şüphesiz akla ilk gelen yer Beyoğlu'dur.[21] İstanbul tarafında yaşayanların eğlenmek için akın ettikleri Beyoğlu, özellikle gece hayatı ile ön plana çıkmıştır. İstanbul tarafında, eğlenmek için mahalle kahvelerine giden insanlar, Beyoğlu'nun cazibesine kapılarak, geç vakitlere kadar eğlenebilmek için bahçelere ve gazinolara koşarlar. Böylelikle, Beyoğlu ile İstanbul tarafı arasında derin bir uçurumun olduğunu ve gece eğlencelerinin insanlara daha cazip geldiğini görmekteyiz. İlk dönem mizah gazeteleri de iki taraf arasındaki bu derin ayrımın farkına varmışlar ve sayfalarında eğlence hayatının özelliklerini anlatan yazılara yer vermişlerdir. Bunlardan biri *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkar. Gazete, iki taraf arasında sözde bir muhavere gerçekleştirerek, aralarındaki farkı şöyle ortaya koyar:

"*İstanbul- Beyoğlu, Beyoğlu artık sen kadr ü îtibârını taşırmaya başladın çünkü sekenemi daima kendi tarafına celb edip benim hukûkuma dokunuyorsun. Benim kuzu gibi; yani geceleri mahalle kahvelerinden başka bir yere çıkmayan ve tatil günleri evleri kapısından dışarı adım atmayan sekenem geceleri ve gündüzleri evlerinde oturamaz oldular. Âdetâ seninle mukâkeme olacağım.*

Beyoğlu- Telaş etme ben senin sekeneni boğazına zincir takıp da tarafıma celb etmiyorum ya kendi istekleriyle geliyorlar. Sebebi nedir dersin. Sende eğlenecek yer bulamıyorlar bende ise envai var.

İ- Nen var bakalım.

---

[21] "*1870'teki büyük yangın Beyoğlu'nda büyük yıkıma yol açmış, öte yandan belediyeye de cadde ve sokakların yeniden planlanması için olanak yaratmıştı. İşte bu yangının ardından tiyatroları, gazinoları, kafe şantanları, içkili lokantaları, modern meyhaneleri, birahaneleri, kabareleri, pastahaneleri, her türlü Avrupa malının satıldığı mağazaları, elçilik binaları, sosyal kulüpleri ve görkemli konutlarıyla yeni bir Beyoğlu doğmuştu.*" Necdet Sakaoğlu, Nuri Akbayar, **Binbir Gün Binbir Gece Osmanlı'dan Günümüze İstanbul'da Eğlence Yaşamı,** Creative Yay., İstanbul, 1999, s. 88.

B- Evvelâ bir bahçem var ki intizâmca misli bulunur ise de mevkiinin naziri yoktur desem caizdir çünkü zeminden cihân görünür akşamüstü orada yarım saat oturmak insanın ömrünü artırır.

İ- Bahçe bende yok mu Gülhâne'de[22] *umûm için yapılan bahçe ne güne duruyor gitsinler orada eğlensinler.*

B- Efendim ihsân edin insâf edin insan bahçede oturacak bir yer ve cüz'î olsun bir ağaç sâyesi ve tenşit-i kalb için bir çalgı ister orada bunların hangisi var bir de zannederim ki dediğin bahçeye olsa olsa gündüz gidilip saat on bire on bir buçuğa kadar durulabilir çünkü sonra kapılar kapanır. Binâenaleyh orası bendeki olan bahçe ile kıyas kabul etmez."[23]

2.1.1. Tiyatro

1870'li yıllarda, mizah gazetelerinde İstanbul hayatına dair neşredilmiş yazılar arasında, bahsi en çok geçen konular arasında tiyatronun ayrı ve özel bir yeri vardır. Bu sanat uğrunda gazetelerde çeşitli tartışmalara girilmiş ve karşılaştırmalar yapılmıştır. Gazetelerde, tiyatro türü ahlâkî açıdan da değerlendirilmiş ve ahlâka aykırı olan tiyatro eserlerinin sahnelenmemesi gerektiği vurgulanmıştır. Operet, vodvil, dram ve komedya tiyatro türleri içerisinde, operet ve vodvili, ahlâksızlığı nedeniyle anmaya bile gerek duymayan *Diyojen,* dram ve komedyaya ise sıcak bakar. Yalnız, bunların da ahlâklı olanlarını tercih eder:

"*Moliere ve bazı yeni yetişme esâtiz-i fâzılanın Fransız lisânında şimdiye kadar cem' ü tertib ettikleri birtakım şâyeste-yi takdir ü tahsîn komedyalar*

---

[22] "*Saraylar topluluğunu kuzey, batı ve doğuda çevreleyen Hasbahçe bugün artık kalan ve eksilen haliyle de olsa Gülhane Parkı adıyla hizmet vermektedir. Hasbahçe, genellikle padişahın özel bahçesine denilirken, Topkapı sarayındaki Hasbahçe çatısı altında sanatçı yetiştiren ve ilim öğretilen modern üniversitelere benzer derslik ve atölyelere sahipti. Bu akademiden çok tanınmış mimarlar, nakkaşlar, hattatlar ve pek çok ilim ve sanat erbabı mezun olmuştur. Bunlar arasında Mimar Sinan ve Mimar Mehmed Ağa, Nakkaş Osman, Levni ve benzerleri gibi nice nice âlim ve sanatkârlar bulunur.*" Nurettin Gemici, "Osmanlı'da Çevre Anlayışının Bir Tezahürü Olarak Bahçe ve Mesire Yerleri", **İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Uluslararası Çevre ve Din Sempozyumu Bildiriler,** Cilt 2, İstanbul, 2008, s. 389.

[23] **Letâif-i Âsâr,** nr.22, 12 Nisan 1871, 21 Muharrem 1288, 31 Mart 1287, s. 1-3.

ve dramlar vardır ki yalnız bize değil umum dünyaya ve terakkide ne kadar mesâfe kat' etmiş millet olursa olsun fâidesi âşikârdır. İşte bunlar alınmalı. Bunlarda da tabiî bizim ahlâkımıza uymayan yerler bulunursa tebdîl ü tagyîr eylemek kâbildir ve bu oyunların mûcidleri bulunan ukâla kendi teliflerine kalem karıştırıldığı için dilgîr olmak değil, fâidesi ta'mîm edildiği için haz bile ederler."[24]

Tiyatronun insanları terbiye ettiği ve ahlaklarını güzelleştirdiğini iddia edenler olduğu gibi, aksini söyleyenler de mevcuttur. Aksini iddiâ edenler, tiyatronun tamamen fuhşu anlattığını düşünmektedirler; çünkü onlara göre, dans eden açık saçık kızları izlemenin terbiyeye herhangi bir faydası yoktur:

"*Tiyatronun mekteb-i medeniyet olduğunu iddiâ edenler ya tiyatroyu görmemiş ya huzûzât-ı noksâniyeden halî yahud ahlak-ı milliyemizin ifsadı garazıyla malîdir. Eğer mahkeme-i hakkâniyette o adam haklı ise tiyatro bizim bildiğimiz ve burada gördüğümüz tiyatroların gayrı bir şeydir. Çünkü fevâhişi haklı çıkarmak, dans etmek, kızların meme ve baldırlarını göstermek, terbiyeye yardım eder diyen hangi ukâla olabilir. Yok! Eğer terbiye dedikleri medeniyet deyip de sonradan ne olduğunu anladığımız medeniyet-i cedîde gibi bizim bildiğimiz başka türlü bir şey ise ona diyeceğim yok.*"[25]

Mizah gazetelerinde, tiyatro sanatına ahlâkî açıdan yaklaşılıp değerlendirmeler yapıldığı gibi, tiyatro seyircisi de konu edilmiştir. 1870'li yılların tiyatrolarında insanlar, oyunun bir an evvel başlaması için baston ve ayaklarıyla yerlere vurarak gürültü çıkarıyorlardı. Bu ise gürültü kirliliğine neden oluyor ve tiyatroda bulunan herkesi rahatsız ediyordu:

---

[24] **Diyojen,** nr. 44, 26 Ağustos 1871, (14 Ağustos 1287), s. 1-2.
[25] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 26, 23 Ekim 1871, 8 Şaban 1288, 11 Teşrinievvel 1287, s. 3-4.

"*Sokaklarda ve mahallât aralarında gürültü ve şamata ederek ahaliyi taciz edenlerden ceza-yı nakdî alınması nizâmından iken tiyatroların üst katında yani paradi tabir olunan mahaldeki seyirciler oyun aralarında gûyâ oyunun başlaması için ellerindeki bastonlarla ayaklarını yerlere vurarak etmedikleri gürültü ve şamata kalmadığı halde acaba bunlar niçin men' olunmuyor? Mahallât arasında üç beş kişinin edeceği şamatadan sekiz on kişi taciz olduğu halde tiyatrolar da bir iki yüz kişinin baston ve ayak vurmaları şamatalarından beş altı yüz kişi taciz oluyor. Bu makûle gürültüye sebep olanlardan bir ikisine ceza edilecek olsa diğerlerine ibret olarak ba'dema kimsenin şamataya cüret edemeyeceği cihetle bu babda Zabtiye Nezâreti'nin dikkatini celb ederiz.*"[26]

Tiyatrolarda seyircilerin yüzünden ortaya çıkan büyük gürültüyü en aza indirmek adına, *Latife* gazetesi önemli bir nizâmnâme yayımlamıştır. Tiyatro müdavimleri için hazırlanmış bu nizamnamede, seyircilerin nasıl davranmaları gerektiği konusunda maddeler halinde kurallar sıralanmıştır. Özellikle paradi; yani balkon kısmında oturanların dikkat etmesi gereken bu kurallar, dokuz bend halinde yayımlanır. Birinci bendde bilet alma hususuna dikkat çekilmiştir:" *Birinci Bend- Tiyatroya girmek için mutlaka bilet almalıdır.*"[27] İkinci bendde, bilet aldıktan sonra sabırlı bir şekilde beklemek gerektiğine vurgu yapılmıştır: "*İkinci Bend- Bilet aldıkta heman içeriye girmek lazımdır zannıyla kapı kapalı iken yıkarcasına vurmaya başlanılmayıp vakt-i muayyen beklenmelidir.*" Üçüncü bend, loca ve paradide oturanların nasıl davranması gerektiğine dairdir:" *Üçüncü Bend- Bu aralıkta paradi takımı aşağı yukarı gezinebilirler ise de localar gürûhunun mutlaka gazinoda oturmaları lâzımdır.*" Dördüncü bend, seyircilerin ne zaman gürültü yapmaları gerktiğine dair bilgiler verir:

"*Dördüncü Bend- İçeriye girildikte heman patırtıya başlanılmayıp îlânda muharrer saatte intizar edilmeli ve eğer o saat geçer ise o zaman lüzûmu kadar gürültü edilmelidir.*"

---

[26] **Hayâl,** nr. 108, 17 Ekim 1874, (5 Teşrinievvel 1290), s. 3.
[27] **Latife,** nr. 17, 19 Ekim 1874, 7 Teşrinievvel 1290, 9 Ramazan 1291, s. 3.

Beşinci bend, el çırpıp ıslık çalmaya izin verirken, ayaklarla yere vurmayı yasaklamaktadır:

> "*Beşinci bend- Esnâ-yı lu'biyâtta oyunun bir parçası veya bir artist veyahut bir aktörün hareketi tahsîn edilecek olur ise el çırpıp ıslık çalmalı ve ayak dahi vurmamalıdır.*"

Altıncı bend, oyunda feci durumlar anlatıldığında gülmemeyi öğütlemektedir:

> "*Altıncı Bend- Esnâ-yı lu'biyatta mesela bir âşık ma'şukasının tesîr-i muhabbetiyle telef olur veyahut bir peder evladını öldürmek gibi feci bir mecburiyette bulunur ise o zaman gülmeyip ağlamalı veyahut ihtiyâr-ı sükût eylemelidir.*"

Yedinci bend, tapanca ve tüfek kullanım durumlarında, bu silahlar ateş almadığı takdirde, seyircilerin gülmesine izin vermektedir:"*Yedinci bend- Bu misillü bir faciâ tüfek veyahut tapanca ile icrâ kılınacak olur da o aralıkta silah ateş almaz ise o halde gülmekte pek beis yoktur.*" Sekizinci bend, oyun seyrederken dürbün kullananların yapmaları gerekenleri anlatır: ""*Sekizinci bend- Zaaf-ı basarı olup da oyunu dürbün ile seyr etmek mecburiyetinde bulunanlar nazarlarını nokta-i mukarereye dikmemelidir.*" Son bend ise ne zaman alkışlamak gerektiğine dair bilgi verir:

> "*Dokuzuncu Bend- Alkış bahsinde sözün hitamını beklemeli yani evvelce hoş gelen bir sözün tahsîni gürültüsüyle ondan sonra gelecek daha güzel bir parçayı mahvetmemelidir.*"

Latife gazetesi, tiyatro sanatı ile ilgili bu şekilde ciddî nizamnameler yayımlamanın yanı sıra, mizahi cümlelere de yer verimiştir. Tiyatro artistleri ile ilgili yaptığı mizahî benzetme buna güzel bir örnektir: "*Vapur düdüklerinin makamını merak edenler*

tiyatro artistlerini dinlesinler."[28] Modern tiyatronun ahlâk ve edeb dışı taraflarının da olduğunu göstermek adına *Latife,* Osmanlı Devleti'nde "tiyatro" kelimesinin ne mânaya geldiğini şöyle açıklamıştır: "*Ekser gizlice icrâ olunan şeyleri herkesin önünde icrâ etmek.*"[29] Modern tiyatro ile ilgili bu genel değerlendirmeler yapıldığı gibi, tiyatro ve oyuncuları hakkında kimi görüşleri içeren karikatürler de neşredilmiştir. Bunlardan biri, *Çıngıraklı Tatar'ın* 11. nüshasında karşımıza çıkar. Bütün kadın tiyatro oyuncuları için bir genelleme yapılmamış olsa da tiyatro artistlerine o dönemde nasıl bakıldığını göstermesi açısından, karikatür ilginçtir. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Siz de geleceksiniz ya? Bu akşam namuslu kız rolünü oynayacağım.-Tuhaf olur.-Bütün dostlarım gelecek.-Dolu olacak desene!!!"



Resim-1 Çıngıraklı Tatar, nr. 11, 14 Mayıs 1873, (2 Mayıs 1289), s. 3

Tiyatroya ait İstanbul'da bulunan ve mizah gazetelerinde karşımıza çıkan başlıklar ise aşağıdaki gibidir.

[28] **Latife,** nr. 19, 26 Ekim 1874, 14 Teşrinievvel 1290, 16 Ramazan 1291, s. 3.
[29] **Latife,** nr. 22, 7 Şubat 1877, (26 Kanunusani 1292), s. 2.

2.1.1.1. Gedikpaşa Tiyatrosu[30]

Tiyatro konusu etrafında ismi en çok geçen mekân, Osmanlı\Gedikpaşa Tiyatrosu'dur.[31] Bu tiyatroya, 1870 senesinde verilen on senelik imtiyaz ve tekel, gazetelerde de yansıma bulmuş ve bu konu etrafında değerlendirmeler yapılmıştır.[32] Bu değerlendirmelere en çok yer veren iki gazete ise Teodor Kasap'ın sahip olduğu *Diyojen ve Hayâl*'dir. [33]

---

[30] "*Gedikpaşa Tiyatrosu, önceleri tiyatroya da yer verilen bir cambazhane gibi kurulmuş, 1859'da hükümet burayı İstanbul Tiyatrosu adıyla tanıyarak bir de on beş yıllık bir tekel vermişti. Bina zaman zaman değişikliğe uğradığı gibi, yöneticileri de zaman zaman değişti. Bu tarihlerde Osmanlı Tiyatrosu bir topluluğun değil, tiyatronun adıydı. 1866 yılındaki gösterimlerinin Türkçe olup olmadığını bilmiyoruz. Bina yeniden yaptırıldıktan sonra da bu gösterimler sürüp gitti. Keork Karabetyan'ın çevirdiği César Borgia'nın Gedikpaşa'daki Osmanlı Tiyatrosu'nda oynanacağı duyurulmuştur. Tiyatro-yi Osmanî'nin tiyatronun adı olduğunu, oyunu bu tiyatroda Asya Kumpanyası'nın oynanacağını ve oyunu Fransızca'dan çevirenin Karabet Papazyan Efendi olduğunu öğreniyoruz. Güllü Agop'un artık Asya Kumpanyası adını bırakıp, Osmanlı Tiyatrosu adını benimsediği duyurulardan anlaşılmaktadır. Leylâ ile Mecnun'un oynanışı da duyurulmuştur.*" Metin And, **Başlangıcından 1983'e Türk Tiyatro Tarihi,** İletişim Yay, İstanbul, 2004, s. 84-85.

[31] "*19. yüzyıl İstanbul'unda üç tür tiyatro mevcuttu. Bu dönem, Karagöz ve orta oyununun en yaygın olduğu dönemdi. Bir de Avrupa tarzındaki tiyatro vardı. Pera'da özellikle Fransız ve İtalyan kumpanyalarının oynadığı oyunlara çoğunlukla yerleşik Levantenler (Osmanlı tabiriyle 'tatlı su frenkleri') rağbet ediyordu. Sadece ikinci sınıf kumpanyaların temsilleri değil, aynı zamnada Sarah Bernhardt gibi ünlü oyuncular da izlenebiliyordu. Bu yabancı tiyatroların yanı sıra tabii Osmanlı tiyatroları da vardı; hem çeviri hem telif eserler sahneye koyarlardı. 1870-1880 arasında faaliyet gösteren Osmanlı Tiyatrosu bir repertuvar tiyatrosuydu ve Osmanlıca yazılmış oyunlar sunma tekelini elinde tutuyordu. Ancak 1884'te oynanan bir oyun, Sultan Abdülhamid'in hoşuna gitmeyince tiyatro binası bir gecede büyük olasılıkla sultanın emriyle yerle bir edildi ve tiyatro topluluğu dağıldı.*" Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla,** Çev. Elif Kılıç, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1997, s. 279-280.

[32] Güllü Agop'a tiyatro tekelinin on seneliğine verilmesi genellikle olumsuz karşılanmıştır. Bu duruma isyan edenlerden biri de Basiret gazetesidir. Güllü Agop gibi 'cahil" bir insana bu tekelin verilmesini anlayamayan Basiretçi Ali Efendi, şehir mektubunda şu değerlendirmelerde bulunur: "*Maariften umulan fevâidden istifade, emr-i ta'mîme muhtaç olduğu ve tiyatrolar dahi onun esbâb-ı ta'mîminden bulunduğu halde, tiyatroların taht-ı inhisârda bulunması kat'an caiz değil iken Gedikpaşa Tiyatrosu'nun Güllü Agop'un kavline göre eğer sahih ise yed-i inhisarına teslim olunuşuna teessüf olunur. Çünkü bir şey hususiyle böyle esasen adaba hizmet etmek ve bu cihetle faydası umûmî olmak lâzım gelen bir vasıtanın öyle bir yed-i inhisâra tevdi olunuşu -deruhte eden şahsın yani Agop'un cehalet ve etvar ve mişvarı dahi ayrıca bir pâ-bend-i terakki olmasıyla beraber-matlup olan terakkiye pek büyük mani olduğuna, tiyatronun bugünkü idaresi delîl-i kâfidir ki zaman-ı zuhûrundan beri Agop'un pençe-i inhisârına ve hususiyle suistimaline düşmesiyle emr-i terakkisi için erbab-ı hüner ve maarifin tertip ettiği oyunların bazı mahallerini kendi fikrine tevfik maksadıyla telvis etmek ve kimisini hususiyle fevâidi umûmî olanlarından bazılarını hiç kabul etmemek ve müellifleini birer suretle dilgîr ederek münasebetsiz ve barid-i efkar ve tekâlifte bulunmak gibi şeylerden naşi bir türlü matlup veçhile terakki edemeyip, her gün herkesi müteessir etmektedir ki bunlar hep tiyatronun Agop'a inhisarından neş'et eder.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 405.

[33] "*Güllü Agop (Hagop Vartovyan) Türkçe sahne tiyatrosu yapabilmek için 1870 yılında aldığı on yıllık imtiyazı kullanarak Gedikpaşa'daki Tiyatro-i Osmani Kumpanyası'nda çoğunluğu Ermeni olan oyuncularıyla daha çok Fransızcadan tercüme oyunlar sahneye koyarken, bütün bu süreç boyunca*

Diyojen gazetesinin ikinci nüshasında görülen bir yazıda, Gedikpaşa\ Osmanlı Tiyatrosu sahibi tebrik edildiği gibi, tiyatro ile ilgili birtakım endişelerden de bahsedilmiştir. O dönemin alafrangaları olan "sivilize"ler, sürekli Fransızca konuştuklarından dolayı, tiyatro konusunda da Fransız Tiyatrosu'nu[34] tercih ederler. Bu tercihten dolayı rahatsızlık duyan gazete, bu kişilerin yerli mahsullere yönelmesini talep eder; fakat bu konuda da umutsuzdur. Sivilizelerin, Fransızca ve Fransız sevdasından vazgeçecekleri yoktur. Bu durumda, Güllü Agop'u[35] uyarma gereği duyan *Diyojen,* tiyatro sahibine şöyle seslenir:

"*Ey Agop Efendi.*[36] *Sen bu sivilizelerden bir şey bekleme. Minnet altında kalırsın. Arzularına hizmet etme. Lanet altında kalırsın. Senin tuttuğun yolun ef'âl ü âsârından değilse, akvâl ü etvârından tiyatro maksadına*

---

onu ve tiyatrosunu en çok eleştiren gazeteci, Teodor Kasab olur. Kendi yayınları olan haftalık Diyojen ve Hayal gazetelerinde Gedikpaşa'daki tiyatroyu neredeyse her yönden eleştiren Kasab, genel olarak Batı tiyatrosu hakkında da düzenli olarak yazmıştır. Tiyatro binası, seyircilerin davranışı, tiyatro yönetimi, oyuncuların diksiyonları, oyun seçimi, oyunların dili gibi konuların yanı sıra tiyatronun neye hizmet ettiğini, etmesi gerektiğini, kaynaklarının ne olduğunu ve olması gerektiğini anlatmaya çalışırken aslında aynı zamanda dönemin ana meselelerinden birini tartışıyordu. Yazılarında 'harici' ve 'dahili' kavramları çok önemli bir yer tutar. 'Biz', 'millî ahlâk', 'bizim ahlâk ve âdâbımız' ve 'Osmanlılık' anahtar sözcüklerdir. Tartışmayı bu sözcükler etrafında kurar. 'Yeni'nin farkındadır ama bunun neyle besleneceği ve neye hizmet edeceği konusunda çağdaşlarıyla kıyasıya tartışır." Peri Efe, "Teodor Kasab, Namık Kemal ve Haşmet'in Geleneksel Seyirlikler- Batı Tiyatrosu Tartışmaları 'Medeniyet Bir Memlekete Hâricden Girmeyub İçinden Çıktığı Gibi...', **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak, 2009, s. 80.

[34] "*İstanbul'da yapılan ilk tiyatro binası, Palasi de Crystal adıyla da bilinen, eski Fransız Tiyatrosu'dur. Binanın kesin yapım tarihi bilinmemekle beraber, kuruluşunun Abdülmecit devrinin ilk yıllarına rastladığı sanılmaktadır. Metin And, bir Cenevizli tarafından, 18. yüzyılda Galata'da bir tiyatro açıldığını, bu tiyatronun 1827 tarihinde Beyoğlu'na taşındığını ve bu tiyatronun da Fransız Tiyatrosu olabileceğini söylemektedir. Binanın 1831 tarihli Beyoğlu yangınından evvel var olduğu, bu yangından sonra da onarılarak yeniden hizmete girdiği bilinmektedir.*" Yavuz Pekman, **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları II, (Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011, s. **29.**

[35] "*1840'ta İstanbul'da doğan Osmanlı dönemi tiyatro oyuncusu, yönetmeni ve Türk tiyatrosunun kurucularından olan Ermeni asıllı Agop Vartovyan, 'Güllü Agop' olarak tanınır; sonraları Müslüman olarak 'Mehmet Yakup' ismini alır.*" Selda Hızal, **İstanbul'un 100 Sahne Sanatçısı,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A:Ş. Yay., İstanbul, 2012.

[36] "*Güllü Agop, bir Osmanlı vatandaşı olarak öncelikle Türkçe temsillere, Türk seyircisine, Türk yazarlarına önem veriyordu. Ama ayrıca içinden çıktığı Ermeni topluluğuna, Ermeni basınına, Ermeni seyircisine ödevleri vardı. Ve en önemlisi sanatçı kadrosu çoğunlukla Ermeni olduğundan, onları tiyatroda tutabilmek için Ermenice temsiller vermek zorundaydı. Bu iki değişik kültürü yanyana yürütmek, ikisini eşit değerde tutmak tam bir denge ustalığını gerektiriyordu; Güllü Agop bu ustalığı gösterebilmiştir. Ancak Türk kesimi çalışmalardan hoşnut olmakla birlikte, Ermeni kesimi hep Güllü Agop'a ve Osmanlı Tiyatrosu'na düşman gözüyle bakmıştır.*" Metin And, **"Osmanlı Tiyatrosu" Kuruluşu-Gelişimi-Katkısı,** Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara, 1976, s. 10.

hizmet olduğunu anlayanlar sana yardımdan geri durmazlar. Âlî himmetler, hizmetlerini kimseye sormazlar. Sen devam u gayretten geri durma. Sivilizelerin iânesini ruyâda görsen bile hayra yorma. Sana imtiyaz ihsân eden bab-ı ma'delet meâba git. Oraya arz-ı hâcet et. Hâcetin revâ olur. Ümîdin yerini bulur."[37]

Bu yazı, ikinci nüshada karşımıza imzasız çıkmış olsa da, 168. nüshada yayımlanan başka bir yazıdan, sahibinin Ali Beyefendi olduğunu anlıyoruz.

Tiyatronun yanı sıra, sahibi Güllü Agop'un da adını fazlaca gördüğümüz gazetelerde, genellikle bu tiyatro ve sahibi olumsuz ifadelerle anlatılmıştır.[38] 1871 sensinde *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesinde yayımlanan bir yazıda, henüz Güllü Agop hakkında tam manasıyla olumsuz ifadeler kullanılmamış olsa da her şeyin doğrusunun söyleneceği belirtilir ve Güllü Agop'un noksanlarını tamamlayacağı temenni edilir:

"*Gazetelerin vazîfesi her şeyin hakkını söylemektir yoksa iyi, fena her gördüğünü lisân-ı ta'rize dolamak değildir. Doğrusu biz Güllü Agop Efendi'yi vatana hayrı olacak sûrette tiyatro vazîfesinin icrasına mecd ü sa'yı gördük. Ma'mafih pek çok nekayısa da matla' olduksa da her birini hüsn-i te'vil şimdilik kaide-i hamiyyet bildik ve ileride ikmal-i noksanını memûl ettik.*"[39]

Tiyatroda oynanan oyunların Osmanlı kültür ve ahlâkıyla bir ilgisinin olmadığı, tamamen Fransız oyunlarının oynandığı ve halkın ahlakının ifsad edildiği belirtilmiştir. *Diyojen* gazetesi, bu konu etrafında şiddetli eleştirileri içeren yazılar

---

[37] **Diyojen,** nr. 2, 1 Aralık 1870, (19 Teşrinisani 1286), s. 4.

[38] "*Teodor Kasap'ın Gedikpaşa Osmanlı Tiyatrosunda Güllü Agop'un yönetiminde verilen temsillere yöneltti̇ği sert eleştirilerin ölçüsü ve değeri ne olursa olsun burada asıl önemli olan Güllü Agop'tur. Onun, tiyatro türünün edebiyatımızda bir yerleşme ortamı bulmasında, repertuvarının zenginleşmesinde rolü büyüktür. Fakat ne yazık ki, bu gayretli ve çileli insan devrinin yazarları tarafından zor durumlara düşürülmüştür.*" Niyazi Akı, **Türk Tiyatro Edebiyatı Tarihi I,** Dergâh Yay., İstanbul, 1989, s. 201.

[39] **İbretnüma-yı Âlem,** nr. 38, 22 Kasım 1871, 10 Ramazan 1288, 10 Teşrinisani 1287, s. 3.

kaleme almış ve Osmanlı milletinin ahlâkını bozacak oyunların sergilenmemesi gerektiğine vurgu yapmıştır[40]:

> "*Cümlenin ma'lûmu olduğu, bizim de defaâtle söylediğimiz üzere, tiyatro denilen şey âdetâ bir mekteb-i ahlâktır ve oynanılan oyunlar ise tezhîb-i ahlak için verilen derslerdir ki Fransız ahlakını tashih için yapılmış bir oyun ise hiçbir vakit Türk ahlâk ve etvârını tashihe medâr olamaz. Belki ifsâd eder. Daha tuhafı neresi, bizim Osmanlı Tiyatrosu'nda oynanılan oyunlarına ne Maarif-i Neâret-i Celîlesi'ne veyahut tiyatroya mahsus bir komiteye gösterilmeksizin Agop Efendi tarafından Fransız müeelifâtından bil-intihab oynanılıyor. Acaba Agop Efendi Osmanlı milletinin ahlâkını bu kadar iyi anlamış mıdır ki bu gibi vâsıtalara müracaat etmek külfetini ihtiyar etmiyor? Her ne ise biz onun tiyatrosunun fâidesinden vazgeçmiş olduğumuzdan şimdi kendimizi mazarratından vikâye etmek istiyoruz.*"[41]

Diyojen, sonraki sayılarında da Güllü Agop Efendi'nin yönettiği gibi bir tiyatronun devlete gereğinin olmadığının altını çizer. Öncelikle, Osmanlıların eğitimine gerekli önemin verilmesi lâzımdır. Tiyatro, ibret almak için seyredilir, Paris "aşüftegânının" hâllerini anlatan oyunlardan ise bir ahlâk ve edeb dersi alınamaz. Tiyatrolarda Fransız oyunları oynanmamalı, hiç olmazsa zuhûrî kolunun ıslâh edilmiş şekilleri sergilenmelidir:

> "*Güllü Agop Efendi'ninki değil, Osmanlı Tiyatrosu lâzımdır. Ne zaman? Ol zaman ki bizde hiç olmaz ise Osmanlılardan onda ikisi akâid-i ahlâk-i âdât u*

---

[40] "*Gerçekten Güllü Agop'un parmak bastığı sorunlar arasında en önemlisi dil sorunuydu. Oyuncuların çoğunluğu Ermeni ve bunların Türkçesi de bozuk olduğundan, tiyatromuzun bu dönemde en çok üzerinde durulan konusu buydu. Özellikle Ermeni oyuncuların metatez ve çeşitli telaffuz bozukluklarından örnekler veriliyordu. Örneğin 'maşrapa' yerine 'marşapa', 'bayram' yerine 'baryam', 'ense' yerine ''ekse', 'çıplak' yerine 'çılbak' ve 'evet efendim' yerine 'he efendim' denmesi üzerinde duruluyor, bunun yardımla düzeltilmesi için uyarıda bulunuluyordu. Aynı dergi gene Osmanlı Tiyatrosu'nda 'gayret' yerine 'garyet' dendiğini, bu gibi örneklerle bu tiyatroya Osmanlılıkla ilgili hiçbir şey içermemesi bakımından Osmanlı Tiyatrosu denemeyeceğini ileri sürüyordu. Suçu yalnız Ermeni sanatçılara yüklemek yanlıştı, oyun yazarlarının ağır, kitabî üsluplu dili ve Müslüman oyuncuların da yanlış Türkçeleri Diyojen'in 161. sayısında eleştiriliyordu.*" Metin And, **Başlangıcından 1983'e Türk Tiyatro Tarihi,** İletişim Yay., İstanbul, 2004, s. 75.

[41] **Diyojen,** nr. 161, 21 Kasım 1872, (9 Teşrinisani 1288), s. 2.

vukûâb-ı Osmaniye'ye vâkıf olmak lâzımdır ki mütelezziz olabilsinler. Bu ne ile olur? Şübhe yok ki bir parçacık maârifle. Biz henüz elifi mertek sanır iken bir de tutup da Mösyö bilmem nenin Paris aşüftegânının serâir-i ahvâline dâir yazdığı oyundan ne ibret alabiliriz? Ama diyeceksiniz ki evet maârifimizin bu günkü derecesine göre olsun elde bir tiyatromuz bulunsun. Tamam hak yedinizdedir. Fakat elde olacak o tiyatro dahi hiç olmaz ise zuhûrînin ıslah edilişinden ibâret bulunsun."[42]

Diyojen gazetesi, Güllü Agop'a yüklenmekte devam eder ve Osmanlı Tiyatrosu'nda sahneye konan "Ecel-i Kaza"[43] isimli dramın halk tarafından rağbet görmemesini değerlendirir. Gazeteye göre halk, operet gibi "boş oyunlar" izlemeye o kadar alışmıştır ki dram şeklinde yazılan tiyatro eserlerinden bir tat almamaktadırlar. İnsanların bu hâle gelmesine sebep ise Güllü Agop'tur:

"*Güllü Agop Efendi'nin bu dereceye üç senede nâil olabilmesi ve bir halkın edebiyât-ı milliyesince olan hissiyât-ı mahsusa bu kadar az bir müddet zarfında bozabilmesi yine bir muvaffakiyetttir.*"[44]

"Ecel-i Kaza" gibi oyunların Gedikpaşa Tiyatrosu'nda[45] başarılı olması isteniyorsa, zuhûrî kollarındaki oyuncuların ahır gibi mahallerinden derhal çıkarılarak, tiyatroya getirilmeleri ve bu oyunu sahneye koymaları sağlanmalıdır:

---

[42] **Diyojen,** nr. 164, 27 Kasım 1872, 8 15 Teşrinisani 1288), s. 1-2.

[43] "*Güllü Agop, tiyatrosunda çeviri oyunların yanı sıra Ebüzziya Tevfik, Direktör Ali Bey, Recaizade Ekrem, Namık Kemal, Ahmed Midhat Efendi ve Şinasi gibi dönemin önde gelen yazarlarına ısmarladığı oyunlarla Türk tiyatro dilinin gelişmesine büyük katkıda bulunur. Teodor Kasap'ın ve Ahmed Vefik Paşa'nın Moliere uyarlamalarını geniş kitlelere tanıtır. Tiyatrosunda oynanan oyunlar arasında Namık Kemal'in Vatan yahut Silistre'si de vardır. 1871 yılında ilk kez sahnelenen bu oyun içerdiği vatansever söylemle devrinde muazzam bir heyecan yaratır ve doğurduğu ilgi dolayısıyla, başka yazarlarda tiyatro eseri kaleme alma hevesini uyandırır. Fakat oyunun oynanması, Osmanlı Tiyatrosu'yla ilişkide olan yazarların sürgüne gönderilmesine ve Güllü Agop'un da kısa bir süre tutuklanmasına neden olur. Yine de Güllü Agop'un, Kıbrıs'a sürülen Namık Kemal'in sürgünde yazdığı oyunları daha sonraları yazar ismi vermeden defalarca oynattığı bilinmektedir.*" Selda Hızal, **İstanbul'un 100 Sahne Sanatçısı,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 2012.

[44] **Diyojen,** nr. 167, 5 Aralık 1872, (23 Teşrinisani 1288), s. 3.

[45] "*İstanbul'da Suriçi bölgesine inşa edilen ilk tiyatro binası Gedikpaşa Tiyatrosu'ydu. Bugünkü Beyazıt tramvay durağının hizasından Kumkapı'ya doğru inen Tiyatro Sokağı'nın ismi, üzerinde 150 yıl önce inşa edilmiş bu binadan ileri gelmektedir. Sokağın eski ismi Tatlıkuyu Sokak'tı. 1859 yılında*

"*Bize gelince. Bizim için tiyatroyu ne Yunan'dan ne Roma'dan ne Fransa'dan ne de İngiltere'den almaya ve onlara tatbik etmeye hâcet yoktur. Gerek tatbik ü taklîd suretiyle olsun ve gerek min'el-kadîm mevcûd bulunsun halkımızda tiyatro fikri ve elimizde bir de tiyatro vardır ki ismine (Zuhûrî) diyoruz. İmdi Zuhûrî denilen tiyatro terakkiyât-ı zâmaniyeye nisbetle geride kalmış da şimdi ihtiyacımıza gayr-ı kâfi bulunmuş ise bunu bugünkü ihtiyacâtımıza kâfi olabilecek dereceye îsâl etmeliyiz. Yani Zuhûri'yi şimdi oynamakta olduğu havalilerinden veyahut ahır gibi yerlerden çıkarıp Gedikpaşa Tiyatrosu gibi bir muntazam yere götürmeliyiz. Ecel-i Kazâ gibi dramları ve buna mütenasib olan komedileri orada anlara oynatmalıyız. Yoksa Zor Nikah'ını Türkler zorla dahi beğenemezler. Hele Kokona Yatıyor'u ihtimal ki Hristiler dahi hoş göremezler.*"[46]

Diyojen, Güllü Agop tarafından yönetilen tiyatronun, bir Osmanlı tiyatrosu olmadığı konusunda o kadar ısrarcıdır ki aksi bir iddiayı kabul etmek istemez. Kendi ile aynı düşüncede olmayanlarla da alay etmek için imalı cümleler kullanma gereği duyar: "*Güllü Agop Efendi'nin tiyatrosu Osmanlı tiyatrosu imiş!!!*"[47] Güllü Agop ile ilgili bir diğer suçlama ise bilet fiyatlarında yaptığı zam ile ilgilidir. Fiyatlara gelen zammı, Güllü Agop'un muharrir parasını seyirciye ödetmek istemesi şeklinde yorumlayan *Diyojen,* yayımladığı bir "Suâl-Cevâb"da bu konuya şöyle yer verir:

"*(S)- Gedikpaşa Tiyatrosu'nda Ramazân-ı Şerîf'in yirmi sekizinci Cuma akşamı oynatılan Ecel-i Kaza faciası için fiyat niçin bir buçuk katına çıkarıldı?*

Souillier Sirki'nin gösterileri için bu sokaktaki bir arsaya kurulan Souillier Cambazhanesi, 1868'de yapılan tadilatla ahşap bir tiyatro binasına dönüştürüldü. Aynı sıralarda, Gedikpaşa Tiyatrosu ya da Osmanlı Tiyatrosu (Tiyatro-yu Osmani) ismi de bina için kullanılır olmuştu. 1870'te saraydan aldığı 10 yıllık imtiyazla Türkçe oyun sergileme tekelini ele geçirecek Agop Vartovyan (Güllü Agop) binanın ismini kendi topluluğuna verdi. Böylelikle, içinde bazen farklı tiyatro toplulukları da gösteri yaptığı halde, binayla Güllü Agop'un topluluğu özdeşleştiler. Gedikpaşa Tiyatrosu 1884 yılında yıktırıldığında Osmanlı Tiyatrosu da ortadan kalktı." Kerem Karaboğa, **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları I (Suriçi İstanbul'u, Bakırköy ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011, s. 17.

[46] **Diyojen,** nr. 168, 7 Aralık 1872, (25 Teşrinisani 1288), s. 1-3.

[47] **Diyojen,** nr. 169, 10 Aralık 1872, (28 Teşrinisani 1288), s. 3.

(C)Güllü Agop Efendi muharririne kendi kesesinden hiçbir şey vermemiş olmak için."[48]

Bütün bu olumsuzluklar yaşanırken, diğer taraftan Gedikpaşa Tiyatrosu yeni oyunlarla halkın karşına çıkmaya devam eder. Bir komedya olan "Pinti Hamit"[49] ile halkı karşılamaya hazırlanan tiyatro, *Çıngıraklı Tatar* tarafından tavsiye edilmiştir. Gazetenin bu oyunu tavsiye etmesi çok doğaldır; çünkü gazetenin sahibi Teodor Kasap, aynı zamanda Pinti Hamit piyesinin de adaptasyonunu yapan kişidir.[50] Tavsiye yazısı ise aşağıdaki gibidir:

"*Saferin dokuzuncu pazar günü akşamı yani pazartesi gecesi Gedikpaşa Tiyatrosu'nda oynanacakmış. Tuhaf ve eğlenceli bir oyun olduğundan seyretmek ve eğlenip gülmek için ben teşrîf edeceğim. İsterseniz siz de teşrîf buyrun. Bir de orada görüşürüz. Ben sizin teşrîfinizden memnun olursam siz de oyundan hoşnud olursunuz ya! Ben dün provasını seyrettim pek hoşuma gitti.*"[51]

Diyojen, Çıngıraklı Tatar ve Hayâl gazetelerinin sahibi Teodor Kasap, ilk başlarda Güllü Agop ve tiyatrosuna karşı çok şidddetli eleştirilerde bulunmaz ve onu korumaya gayret eder; çünkü kendi adaptelerinden biri olan Pinti Hamit, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda sahnelenmektedir. Kendisine gelen olumsuz içerikli varakalara, Güllü Agop'un hakkını teslim ederek cevap vermesi ilginçtir; çünkü daha sonra *Hayâl* gazetesini yayımlarken, tamamen karşı cepheye geçecektir. Gedikpaşa Tiyatrosu'nda bir oyun bittikten sonra, seyircilerin alkışlarla ve ayaklarını yerlere vurarak, tiyatro haricinde Güllü Agop'tan bir kanto istemelerini ve bu istek karşısında olumsuz cevap

---

[48] **Diyojen,** nr. 170, 12 Aralık 1872, (30 Teşrinisani 1288), s. 2-3.
[49] "*Teodor Kasap Efendi tarafından Moliere'in L'Avare isimli eserinden adapte edilmiş olan Pinti Hamit komedisi 1873 yılı Nisan'ının 6'ncı günü akşamı temsil edilmiştir.*" Refik Ahmet Sevengil, **Türk Tiyatrosu Tarihi III Tanzimat Tiyatrosu,** Devlet Konservatuvarı Yay., İstanbul, 1961, s. 67.
[50] "*Teodor Kasap Efendi de 1870'ten sonra fikir ve matbuat hayatımıza karışmış, Hayal ve Çıngıraklı Tatar isimli mizah gazetelerini çıkarmış (1872), tercüme ettiği tiyatro piyesleri Osmanlı tiyatrosunda oynanmıştır. Bu piyesler şunlardır: Molyerden İscanarelle-İşkilli Memu (1873), Avare-Pinti Hamit (1873), Aleksandr Dümafisten Para Meselesi (1874) Viktor Hügodan Ernani (1874)*" Refik Ahmet, **Türk Tiyatrosu Tarihi,** 1. Cilt, Kanaat Kütüphanesi, İstanbul, 1934, s. 40.
[51] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 1, 5 Nisan 1873, (24 Mart 1289), s. 3.

almalarını, *Çıngıraklı Tatar* şöyle değerlendirir: "*Fakat bu babda sözün hakçasını ister iseniz tiyatronun îlanı haricinde kanto filan istemekte de haksızız.*"[52]

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin karşılığı olan Şehremaneti[53] belediye teşkilatı, bir ilçe belediyesi olan Altıncı Daire kadar, ilk dönem mizah gazetelerinde ele alınmıştır. Görevi esnaf kontrolüyle sınırlı kalan, kent hizmetlerine yeteri kadar ilgi gösteremeyen İhtisab Nezareti'nin[54] yerine, 16 Ağustos 1855'te Şehremaneti kurulmuştur. Kimi zaman olumlu, kimi zaman da olumsuz bir şekilde anılan Şehremaneti, özellikle *Hayâl* gazetesi tarafından sıkça konu edilmiştir. Gazetenin bu belediyeden ilk bahsedişi ise üçüncü sayısındadır. Bu sayıda yayımlanan bir metinde, Şehremaneti'nin Gedikpaşa Tiyatrosu'na karşı aldığı tavır takdirle karşılanmış ve belediyeye teşekkür edilmiştir:

> "*Gedikpaşa Tiyatrosu ebniyesinin zaten kavîü'l-esâs olmamasına ve bu sene tahammülünden ziyade kalabalık tecemmu' ederek bazı emâre-yi izdihâm hissolunmasına mebnî Şehremanet-i celîlesi tarafından lede'l-keşf tiyatronun şu hâl-i harabîsi ile derûnuna beş yüzü mütecâviz seyirci alınır ise ma'âzallah-ı Teâla bir kazâ vukûu melhûz idüğinden emânet-i müşarü'l-ileyhâ cânibinden tiyatroya alınacak nüfûs için bir hadd tayin olunarak ba'dezîn ondan ziyâde seyirci duhûlüne mesağ gösterildiği hâlde tiyatronun derhâl tatil ve seddiyle berâber yirmi liradan iki yüz elli liraya kadar cezâ-*

---

52 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 5, 23 Nisan 1873, (11 Nisan 1289), s. 3.

53 "*Ebniye Nizamnameleri ve Şehremaneti'nin kuruluşu ile başlayan süreç, kentin değişime muhtaç bir organizma olarak ele alınışında yeni bir aşamayı belirler. Tanzimat'ın ivmesi ve Kırım Savaşı'nın neden olduğu Batı ile etkileşim, geleneksel başkentten çağdaş bir kente geçiş sürecinde ilk girişimlerin başlamasını sağlamış, ulaşım, altyapı ve hizmet alanlarında artan sorunlar sonucunda, 1855 yılında Şehremaneti adlı ilk belediye örgütü kurulmuştur.*" Gözde Çelik, "Tanzimat Döneminde Tarihi Yarımada: Tercihler, Yaklaşımlar, Görünümler", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi,** Cilt 8, Sayı 16, 2010, s. 230.

54 "*İstanbul'da modern bir belediye idare ve teşkilatının başlangıcı demek olan müstakil İhtisab Nezareti 1826'da kurulmuştur. İhtisab Nezareti'nin kuruluşu, şehir içi yollarının yapımını asker, (cebeci, topçu vb.) nezaretinden alınarak daha merkezî ve tesirli bir şekle sokulmasını mümkün kılmıştır. İhtisab Nezaretinin bu yoldaki faaliyetine 1828 yılından itibaren rastlamaktayız. Bu tarihten sonradır ki, şehir yollarının yapımında bütün masrafın, prensip olarak, devlet tarafından ödenmesi kabul edilmiştir. Fakat bunun uygulaması daha sonraki tarihlerde mümkün olabilmiştir.*" Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar,** Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir, 1984, s. 40-41.

yı nakdî ahz edileceği tiyatro idaresine kat'iyyen teblîğ ve tenbih buyurulduğu sûret-i mevsûkada istihbar olunmuştur."[55]

Hayâl gazetesine göre, Osmanlı Tiyatrosu hakkında kurulan hayallerin hiçbiri gerçekleşmemiş ve tecrübeli oyuncular da bir bir tiyatroyu terk etmiştir. Onların yerine ise "çoluk çocuk" getirilerek ümid olunan gelişme gerçekleştirilememiştir:

"*Hayf! Sad hayf ki!!! Tiyatro idâresi tiyatroculuk vazifesini bildiğinden mi yoksa tiyatro oynatmak dahi inhisâr altında olmasıyla oyuncuları her hâlde kendine muhtâc bildiğinde mi nedir bayağı amele veya esîr muâmelesi ederek o yolda istihdâm etmek istediğinden vücûdları tiyatronun terakkisini temin edebilmekte olan oyuncular da tiyatroyu terk ile yerlerine birtakım çoluk çocuk getirilmesinden tiyatro bugünkü gün yine eski hâlini bularak ümîd olunan terakki eserleri mahv olmuştur.*"[56]

"Zevzek" diye tabir edilen Güllü Agop'un tiyatrosuna insanlar akın akın gelmektedir. Tiyatro, o kadar kalabalıklaşır ki çökme tehlikesi ile karşı karşıya kalır. Bunun üzerine, Şehremaneti tarafından kontrol edilmeye başlanan tiyatroda fazla kişi bulundurulmamasına dikkat edilir:

"-*(...) Lakin şu Güllü*[57] *mü dikenli mi nedir böyle bir zevzeği seyirde bir zevk anlayamıyorum. Haydi gidelim zîrâ kalabalık ziyadece. Burası için de çökecekmiş diyorlar.*
-Yok birâder sen korkma. Şehremânet-i Celîlesi canibinden muâyene etmişler. Mikdâr-ı mahdûddan ziyâde adam almamak için her akşam iki memur gelip

---

[55] **Hayâl,** nr. 3, 8 Kasım 1873, (27 Teşrinievvel 1289), s. 1.
[56] **Hayâl,** nr. 4, 12 Kasım 1873, (31 Teşrinievvel 1289), s. 1-3.
[57] "*Gedikpaşa Tiyatrosu'nda 1868 yılından itibaren Türkçe temsiller vermeye başlayan heyet Güllü Agop isminde bir sanatkârın idaresi altında toplanmıştı. Ermenice kaynaklarda bu zattan Agop Vartovyan adı ile bahsedilir. Sanatkârın soy adındaki Vart, Vartov kelimeleri Ermenicede Gül manâsına geliyor. Agop Vartovyan'ın Roza isminde bir kadınla evli olduğu Ermenice kaynaklarda yazılıdır.*" Refik Ahmet Sevengil, **Türk Tiyatrosu Tarihi III,** Millî Eğitim Yay., İstanbul, 1961, s. 54.

girenlerin mikdarını bâ-jurnal bildiriyorlarmış. Hem biz locadayız, bize zararı yok. Çatı altında değiliz ki.
-Hacivat ben canımı sokakta bulmadım. Öyle tiyatro seyri uğruna ahirete teşrif edemem."[58]

Tiyatronun sağlam olmadığına dair çıkan bütün dedikodular üzerine, Güllü Agop bir açıklama yapma gereği duyar ve sadece üst katın bile rahatlıkla beş yüz kişi alabildiğini savunur. Tiyatrosunun sağlamlığından emin olan Güllü Agop ile alay etmek için ise yine devreye *Hayâl* girer:

"*(...)- Bana kalırsa bu da yalan. Çünkü bazı rivâyete nazaran bu tiyatro ebniyesi içinde üç dört ay müddet at canbazı oynatılmak üzere bundan on beş sene evvel derme çatma ve temelsiz bir baraka tarzında yapılmış bir şey olmasıyla*[59] *sâde üst katında beş yüz kişinin (ikâmet) değil ayakta durabilmesi bile fenâ ve aklen muhal derecesinde bulunmasıyla kendi dediği gibi suret-i mahsûsada keşf olunmuş ise üst katında değil beş yüz, yüz elli nüfusun bile vücudu tecviz olunmamak lâzım gelir.*"[60]

Hayâl, Güllü Agop ile uğraşmaya kararlıdır. Neredeyse her sayısında Güllü Agop'tan ve tiyatrosundan bahseden gazete, özellikle tiyatro binasının çürüklüğüne değinir. Tiyatro sahibi ne demişse, her zaman aksini iddia eder ve savunur:

"*(...)- İşte sana söyledim. Yine söylerim. Yine söylerim. Tiyatro çürüktür, harâbdır. Sallanıyor, yıkılabilir. Agop Efendi kendi hakkı için istediği kadar*

---

[58] **Hayâl,** nr. 4, 12 Kasım 1873, (31 Teşrinievvel 1289), s. 1-3.
[59] "*Türk tiyatrosunun ilk inkişafına sahne olan Gedikpaşa Tiyatrosu Çarşıkapı'dan Kumkapı'ya doğru inilirken takip edilen geniş cadde üzerinde solda köşe başında idi. Zamanında Suliye Canbazhanesi ismile meşhur olan bina sonraları Abraham Yaramyan Paşa adlı zengin bir Ermeniye geçmişti. 1868-69 senesinde tiyatro haline ifrağ edilirken binada lâzım gelen tâdilat da yaptırılmıştı. Bina büyük bir duvarla caddeden ve yan sokaktan ayrılmış, büyük bir avlu içinde idi.*" Refik Ahmet, **Türk Tiyatrosu Tarihi,** I. Cilt, Kanaat Kütüphanesi, İstanbul, 1934, s. 22.
[60] **Hayâl,** nr. 5, 15 Kasım 1873, (3 Teşrinisani 1289), s. 1-3.

tamir oldu, sağlamdır diye bağırıp çağırsın. Ben gidemem. Gidip de tiyatro uğruna şehîd olamam. Nafile yere beni de kandırmaya çalışmasın.”[61]

Gedikpaşa Tiyatrosu’nun bulunduğu bina, Şehremaneti tarafından incelenmiş ve binanın çürük olduğu bir raporla belirtilmiştir. Ancak, yeni çıkmaya başlayan Şark gazetesi, *Hayâl*’in yukarıda verdiğimiz haberinin yalan haber olduğunu belirterek, binanın sağlam olduğunu iddia eder. Bunun üzerine bir yazı daha yayımlayan *Hayâl,* tiyatro sahibi Agop Efendi’nin de tiyatro binasının çürük olduğunu kabul ettiğini ve yeni bir bina inşa olununcaya kadar, belirlenen miktardan fazla seyirci almamaya söz verdiğini yazar:

“*(...) lakin bu hâli Agop Efendi kendi îlânında dahi tasdîk ederek tiyatronun tamir olunduğunu ve Şehremaneti tarafından sûret-i mahsûsada keşf edilerek beş yüz kişi ikâmetine mütehammil bulunduğunu beyân ve iş’âr etmiş ve Şehremânet-i celîlesine dahi ziyâde seyirci almayacağına dâir imzâsı altında sened vermişken bu nev-zuhûr Şark gazetesi acaba tiyatronun hâlini kalfalardan daha iyi mi bilir? Daha birinci nüshasında garazkâr dediği gazetelerde galiba kendini görüyor.*”[62]

Gedikpaşa Tiyatrosu'nun beş yüz kişiden fazla insanı kaldıramayacağı Şehremaneti tarafından söylenmiştir ve Güllü Agop bu kurala uymak durumundadır. Bu konuya dair mizah gazetelerinde sadece yazılar yazılmamış, bir karikatür de neşredilmiştir. *Hayâl* gazetesinin yedinci nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Tiyatroya beş yüz kişiden ziyade nüfûs alınmamasına dâir Şehremânet-i Celîlesi cânibinden verilen emre imtisâlen Agop Efendi hevâda olan mahalleri boş bırakmaktadır!.... "

---

[61] **Hayâl,** nr. 6, 19 Kasım 1873, (7 Teşrinisani 1289), s. 1-2.
[62] **Hayâl,** nr. 8, 26 Kasım 1873, (14 Teşrinisani 1289), s. 2-3.



Resim-2 Hayâl,nr. 7,, 22 Kasım 1873,(10 Teşrinisani 1289), s. 4.

Hayâl gazetesinin belirttiğine göre, Gedikpaşa Tiyatrosu'nun sahibi Güllü Agop, bütün savunmalarına ve itirazlarına karşı, Şehremaneti'nden kurtulamamış ve tiyatrosunun bazı yerlerini tamir ettirmeye başlamıştır:

> "*Gedikpaşa Tiyatrosu müdürü Güllü Agop Efendi Şehremânet-i celîlesinin nazar-ı dikkatinden kurtulamayacağını anlamış olduğundan tiyatronun bazı mertebe tamirine mübaşeret eylediği mesmûumuz olmuştur. Biz de memnun olduk. Me'mul ederiz ki bundan böyle tiyatro hakkında olan haklı şikâyetler pîş-i nazara alınarak halkın her suretle emniyet ve istirahati istihsal olunur.*"[63]

Hayâl gazetesi, Güllü Agop'u iyiden iyiye diline dolamıştır. Hemen her sayısında, kısacık da olsa ondan bahseden ve onu alaya alan metinler neşretmekten

[63] **Hayâl,** nr. 15, 28 Aralık 1873, (16 Kanunuevvel 1289), s. 1-2.

vazgeçmeyen gazetenin kendisi de bu durumun farkında ki şu mizahî yazıyı yayımlar:

> "*Hayâl gazetesinin Güllü Agop Efendi aleyhinde kullanmakta olduğu lisân-ı şedîd-i istihzâ-âmîzinden kendisini kurtarmak için her neye teşebbüs etmiş ise bir türlü halâs olamayıp ancak bu defa İzmir'den Dersaadet'e gelip Mahmutpaşa başında Yarımyıldız Hanı'nda üst katta bir numaralı odada bulunan (meşhur falcı Bohor Efendi) ilm-i cefr ve ilm-i simyâ ve ilm-i fal ve ilm-i dak dak ve ilm-i fal-ı yıldız ve ilm-i bubu vesâir ulûm-i fünûna ma'lûmatı olduğundan mezkûr ilimler vâsıtasıyla Hayâl gazetesinin lisânını tutacağını Güllü Agop Efendi'ye tebşir etmiş diyorlar ise de biz de buna ber-vechle îtimâd edemeyiz.*
> *İmzâ Sultan Bayezîd Falcıları*"[64]

Hayâl'in Güllü Agop ve tiyatrosu hakkında yazı yazmasına okuyucular o kadar çok alışmıştır ki, gazete bir müddet bu konuya ara verince hemen dikkat çekmiştir. Gazete, neden Agop Efendi hakkında yazı yazmadığını ise şöyle açıklama gereği duyar:

> "*Bir müddetten beri Agop Efendi hakkında bir şey yazamayışımız noksanî malumatımızdan değildir. Çünkü o zât-ı âlî kaderin ahvâl-i acibesi… Öyle kolay kolay biter tükenir şeylerden değildir. Lakin bir müddetten beri Agop Efendi hakkında yazdığımız şeylerden murâdımız mücerred kendisini tavsiye etmekten utandırmaktan ibâret idi. Halbuki her gün aldığımız varakalardan anladığımıza göre ahâli dahi o tavsiyelerimizden bu zâtın nasıl bir adam olduğunu anlamış olduğundan ilerisine gitmeye artık lüzum görmedik.*"[65]

Hayâl gazetesinin verdiği habere göre, Güllü Agop Efendi, seyircilere saygı duymamakta ve kendi çıkarları için halkı mağdur edebilmektedir. 1874 Nisan ayında

---

[64] **Hayâl,** nr. 28, 7 Şubat 1874, (26 Kanunusani 1289), s. 4.
[65] **Hayâl,** nr.35, 6 Mart 1874, (22 Şubat 1289), s. 2-3.

tiyatroya “Bî-günâh Kızcağız” isimli dramı seyretmeye gidenler, oyunu izleyemeden geri dönmüşlerdi. Zaten seyircilerin toplamı yirmi beş, otuz kişiden ibarettir. Biletler alınır, perdenin açılması beklenir. Ancak, aktörlerden biri gelip, bir kişinin hastalandığını, bu yüzden oyunun sergilenemeyeceğini belirtir. Seyircilerin ellerindeki biletlerle, bir başka akşam gelmelerini tenbih ederek, çekip gider. Seyirciler de hayret içerisinde dönmek mecburiyetinde kalırlar. Güllü Agop’un, o geceki seyircinin azlığı dolayısıyla oyunu oynatmadığı düşünülmektedir. Halbuki oyun, seyircilerin azlığına çokluğuna bakılmadan oynanmalıdır. Bu durumdan yakınan bir *Hayâl* okuyucusu, gazeteye konu hakkında bir varaka gönderir:

> “*(…) Lakin kendisi de insaf edip ve hiç olmaz ise –masârifinin on, on beş misli hâsılât olan sâir geceleri- hatırına getirip o geceki mevcudun azlığına bakmayıp lu’b-i mezkûru icrâ etmek lâzım gelmez miydi? Tiyatro sâhib-i imtiyâzı buralarını pek âlâ bilir ve düşünür ise de zatına münhasır olan tiyatro imtiyâzına istinâd eder. Ve ahali dilgîr olsa bile diğer bir Osmanlı Tiyatrosu olmadığından çâr-nâ-çâr yine kendisinin tiyatrosuna gidileceği fikriyle bu ciheti aslâ mütâlaa etmez…*”[66]

Osmanlı \ Gedikpaşa Tiyatrosu ile ilgili bir eleştiri de mizah gazetesi *Tiyatro*'dan gelir. Tiyatronun biçimsizliğinden dolayı, oyuncuların suflörün sesini işitemediklerini dile getiren gazete, tiyatronun bu eksikliğini bir muhaverede dile getirmiştir:

> "*(...)-Fakat tiyatronun biçimsizliği cihetle bîçâreler muhtarın sözünü işitemediklerinden sıkıntı çekiyorlar idi.*
> *-Hakkınız var buna birkaç defalar ben de dikkat etmiştim. Hatta biz sahneye uzak bir locada bulunduğumuz halde muhtarı oyunculardan iyi işitiyor idik.*
> *-Bunun için benim hâtırıma bir çare geliyor.*
> *-Nasıl?*

[66] **Hayâl,** nr. 48, 4 Nisan 1874, (23 Mart 1290), s. 2-3.

-Mesela oyuncular sahnede oynayacaklarına gelip localarda oynasa ve ahali de sahnede oturup seyr etseler daha iyi olmaz mı?
-Vâkıâ olur."[67]

Sık sık Güllü Agop'un saraydan aldığı on yıllık tiyatro imtiyazına gönderme yapan ve bu suretle Güllü Agop tarafından insanların esir edildiğini savunan *Hayâl,* Gedikpaşa Tiyatrosu ile alay etmeye devam eder. Karagöz ile Hacivat arasında tramvaylar üzerine geçen bir muhaverede, Güllü Agop ve tiyatrosuna da yer verilmiş ve çeşitli imalarla tiyatro yerilmiştir :

"*(...) Bir diğeri çıkmış o da ahaliyi eğlendireceğim diye bir imtiyaz almış. (Onun da hükmü ne olduğu ma'lûm değil a) bir tiyatro açmış. Hem ahaliyi esir etmiş hem de gûyâ ahlâk-ı umûmiyeyi ıslâh ediyormuş da ahali kadrini bilmiyor musun diye bir imtinan.*
-Karagöz! Ahlâk-ı umûmiyeyi ıslâh eden kim?
-Canım işte Gedikpaşa Tiyatrosu nâzırı beyefendi hazretleri.
-Aman Karagöz şimdi çıldıracağım. Hele nâzır bey kendi ahlâkını ıslâh etsin."[68]

Güllü Agop, sadece İstanbul'da temsiller vermemiş, kimi zaman il dışına da çıkmıştır. 17 Haziran 1874 tarihinde, *Hayâl*'de yayımlanan bir okuyucu varakasından anladığımıza göre, Osmanlı Tiyatrosu nâzırı Güllü Agop, Selânik'e de giderek oyun sahnelemiştir. Burada, Rönesans döneminde öne çıkmış bir asker ve siyasetçi olan Cesare Borgia'yı[69] anlatan aynı adlı oyun oynanmıştır. Ancak, oyunun millî âdet ve ahlâktan uzak olması, hoş karşılanmamıştır:

---

[67] **Tiyatro,** nr. 2, 4 Nisan 1874, (23 Mart 1290), s. 2-3.
[68] **Hayâl,** nr. 71, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 2-4.
[69] "*Osmanlı Tiyatrosu'nda ilk Türkçe temsil olan Cesar Borgia'yı da Türkçeye çeviren Karabet Papazyan olmuştur.*" Metin And, **"Osmanlı Tiyatrosu" Kuruluşu- Gelişimi- Katkısı,** Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara, 1976, s. 27.

"(...) Ol gece Cezar Borciya[70] *nâmıyla bir oyunun sâhe-i temâşâya vaz' olunacağını ol hâlde elime verilen varakadan anladım. Oyunun hülâsa-i mealini min gayr-i hod bir parça tarihe ma'lûmât-ı âcizânem olmak hasebiyle fehm etmiş isem de buna taaccüb ve teessüf etmedim desem yalan söylerim. Çünkü bu memleket Osmanlı memleketi ve tiyatro dahi Osmanlı Tiyatrosu olduğu hâlde halkımızın anlayacağı yolda ahlâk-ı milliye ve âdât-ı Türkiyyeye muvafık bir oyun tel'âb olunmayıp da böyle soğuk ve bî-tesir bir oyunun enzâr-ı âmmeye vaz'ında ne fâide olabilir anlayamadım."*[71]

Güllü Agop'a yöneltilen bütün bu olumsuz eleştirilere rağmen, tiyatro nazırı itibarından hiçbir şey kaybetmez. Onca tenkide karşın, hâlâ ayakta dimdik duran Gedikpaşa Tiyatrosu ve sahibi, kıskanç bakışların da etkisi altında kalmıştır. Güllü Agop'u kıskanmayacak hiç kimsenin olmadığın inanan *Hayâl*, "*Gedikpaşa tiyatro nâzırı beyefendi hazretlerinin kadr ü îtibârına hased etmeyenlere.*"[72] aşk olsun diyerek, insanların gözünde tiyatro sahibinin ne durumda olduğunu belirtmiş olur.[73]

15 Temmuz 1874 tarihli *Hayâl* nüshasından anladığımıza göre, Beyoğlu'nda bulunan Hacopulo Pasajı'ndaki salonlardan birinde opera çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Ancak, bu durumun Gedikpaşa Tiyatrosu'nun tekelini elinde bulunduran Güllü Agop tarafından hoş karşılanmadığı söylenmektedir. İddiaya göre

---

[70] "*Seyirci çoğaltmanın ilk akla gelen yolu Türkçe oyunlar oynamaktı. Asya Cemiyeti adını taşıyan topluluğun yönetmeni Agop Vartoviyan (Güllü Agop) Sezar Borciya'yı Türkçe oynayarak büyük bir başarı kazandı.*" Memet Fuat, **Başlangıcından Bugüne Türk ve Dünya Tiyatrı Tarihi,** Varlık Yay., İstanbul, 1970, s. 322.

[71] **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 2.

[72] **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 2.

[73] "*Agop Vartoviyan hâsılâta ortaktı, kendisinden başka bütün artistler maaş alırlardı. Memleketin hemen hemen tek tiyatrosu olması, resmî himâye görmesi, ahalinin rağbetini kazanması yüzünden tiyatronun kasası daima dolu bulunuyordu. Bu itibarla artistlerin aldıkları maaşlar o devrin diğer sahalardaki kazanç nisbetine nazaran hayli yüksekti. Bir fikir vermiş olmak için artistlerden Karakaş hemşirelerin altmış altından fazla aylık aldıklarını söylemek kâfidir. Gedikpaşa Tiyatrosu san'atkârları gayet temiz giyinirler, hariçte daima iltifat görürler, yüksek mevki sahibi sayılırlardı. Abdülmecit'ten sonra padişah olan Sultan Aziz daha ziyade eski Şark eğlencelerine düşkün olduğu için tiyatroya pek az ehemmiyet veriyordu, fakat münevver ve genç Türklerin bu güzel sanata karşı gösterdikleri büyük alâkanın tesirleri Gedikpaşa Tiyatrosu'na lâzım olduğu kadar ehemmiyet kazandırmıştı. Gedikpaşa Tiyatrosu teknik mühemmeliyeti ve artistlerin san'atkârlık kıymetleri itibariyle Avrupa tiyatrolarına yakın bir yükseklikte bulunuyordu.*" Refik Ahmet, **Türk Tiyatrosu Tarihi,** . Cilt, Kanaat Kütüphanesi, İstanbul, 1934, s. 26.

Güllü Agop, nerede açılırsa açılsın opera tiyatrosuna karşı çıkar. Hatta, böyle bir işe girişildiği takdirde, tiyatroyu kapatacağını da açıklamıştır:

> "*(...)-Eğer hükûmet yanılır da opera tiyatrosuna müsaade edecek olursa ol anda tiyatroyu kapar. Hükûmet aleyhine ikâme-i dava ederim diyormuş.*
>
> *-Adam sen de! O hükûmeti korkutmak için öyle söyler.*
>
> *-Yok a canım zarar ve ziyan davası edecekmiş.*
>
> *-Hacivat yine saçma söylemeye başladın.*
>
> *-Ben söylemiyorum. Agop Efendi söylüyormuş.*
>
> *-Edebilir a eğer herkesin arşınına göre bez veriyorlarsa ben de ciğercinin sarığını kapar giderim. Zâhir Agop Efendi ahaliyi kendi aktörleri gibi esîri zannediyor. Hiç de böyle tuhaf şey işitmedim. Bir memleket ahalisi bir adamın menafiine esîr edilir mi? Bir ahaliye, ahali eğlenmek istiyorsanız sizi bu adam eğlendirecek paralarınızı bu adama vermeye mecbursunuz demek dünyâda olur şey midir? Hükûmet-i seniyye buralarını bilmez mi? Budalalık lazım değil.*
>
> *-Karagöz bana çıkışma. Bunları ben söylemiyorum. Ben de senin fikrindeyim, ancak Agop Efendi'nin söylediklerini söylüyorum. Hatta eğer bu tarikle de başa çıkamazsam tiyatro nezaretinden istifade ederim diyormuş.*"[74]

Hayâl gazetesi, Güllü Agop ile alay etmek için, kimi zaman da onun geçmişine atıfta bulunma gereği duyar. Geçmişinde inşaatlarda sıvacılık yaparak geçimini sağlayan Güllü Agop'un, sonradan tiyatroculuğa soyunması hoş karşılanmaz.[75] Gazete de bu

---

[74] **Hayâl,** nr. 81, 15 Temmuz 1874, (3 Temmuz 1290), s. 1-2.

[75] "*Güllü Agop 1840 yılında İstanbul'da doğmuştur. Bagdasar Vartovyan adında bir zatın oğludur. Önceleri Balıkhanede küçük bir memur olarak çalışmış, bir taraftan resim yapmakla meşgul olmuş, aynı zamanda heykeltıraşlığa merak sarmıştır. Bu suretle sanat zevki içinde yetişmekte olan genç, Beyoğlu'ndaki Ermenice temsilleri seyretmekten hoşlanıyordu. Bu tesirler ile 1861 yılında Şark Tiyatrosu'na aktör olarak girmiş ve Ermenice temsillerde rol almıştır. Burada İtalyan Rejisör Asti tarafından verilen derslere uzun müddet devam etmiştir. Güllü Agop Şark Tiyatrosu'na girdikten sonra Balıkhanedeki memuriyetinden çekilmişti. Bir yandan Ermenice temsillere iştirak ederken bir yandan da o sırada hükümetçe tamir ettirilen Kâğıthane Köşkü'nün boya, tavan ve duvar resimlerini*

konuya değinerek, eski sıvacının tiyatrocu olmasını eleştirir. Güllü Agop'a seslenen *Hayâl,* onu "hezeyan" söylemekle suçlar:

> "*(...) Sen ise hâlâ lisan-ı mâderzâdı doğru bilmediğin hâlde dört gün evvel sıvacılığı terk ederek kendi akrârın üzerine ne Osmanlı ve ne de Avrupalı ahlâkından haberleri olan birtakım çıraklarını başına toplayıp maymunun insanı taklîd ettiği gibi Hristiyan telaffuzuyla Türkçe söyleyerek Avrupa ahlâkını taklîd ile koca bir Osmanlı milletinin ahlâkını ıslâh edeceğim diye utanmadan söylemeye cüret ettiğin hezeyanlarına mukabele ederek doğru yol gösterenlere hasûd unvânını veriyorsun.*"[76]

Güllü Agop'a yöneltilen suçlamalardan biri de hırsızlıktır. Onun, başkalarının oyunlarını kendi eseriymiş gibi göstermesi, *Tiyatro* gazetesi tarafından eleştirilmiştir:

> "*Güllü Agop da kendi hâline göre bir müellif, işte kimsenin haberi yok. Ehibbasının telif ettikleri dramları, komedyaları kendisi telif etmiş imiş. Hem de alenen 'kendi eserim' diye îlân ediyor.*"[77]

Sadece Güllü Agop'un değil, onun yanında çalışanların da Osmanlı ve Avrupa ahlâkından bîhaber olduklarını savunan *Hayâl,* özellikle Avrupa oyunlarına büyük tepki gösterir. Gazeteye göre, bu oyunların içeriği kesinlikle bizim ahlâkımıza uymamaktadır:

> "*Biz Avrupa oyunları bizim ahlâkımıza uymaz. Bu cihetle tercüme edilecek oyunların mümkün mertebe bizim ahlâkımza tevâfuk edebileceklerini intihâb ile hîn-i tercümede dahi yalnız esas fikri alıp kâmilen ahlâkımıza tatbîkan yani Ayyar Hamza*[78]*, Pinti Hamit, İşkilli Memo, Tosun Ağa, Zor Nikâh ve*

---

yapmak suretiyle geçimini sağlamaya çalışmıştır." Refik Ahmet Sevengil, **Türk Tiyatrosu Tarihi III Tanzimat Tiyatrosu,** Devlet Konservatuvarı Yay., İstanbul, 1961, s. 54-55.

[76] **Hayâl,** nr. 83, 22 Temmuz 1874, (10 Temmuz 1290), s. 1-2.

[77] **Tiyatro,** nr. 38, 8 Ağustos 1874, 27 Temmuz 1290), s. 2.

[78] "*Gedikpaşa Tiyatrosu'na eser hazırlayanların başında Âli Bey'i anmak gerekir. Bu yazarın Kokona Yatıyor ile Misafiri İstiskal gibi oyunlarından başka, Ayyar Hamza gibi başarılı adapteleri de vardı.*

matbaamızda derdest-i tab' olunan Habîbe gibi tercüme edilerek Fransız ahlâkından asla eser bırakılmamalı diye iddia ediyoruz."[79]

Hayâl gazetesinin Güllü Agop etrafında söylediği bütün olumsuz sözlere rağmen, Gedikpaşa Tiyatrosu, hayatına başarılı bir şekilde devam eder. İnsanlar tiyatroya gitmeye devam ederler. Hâl böyle olunca, bu sefer de gazete gidenler hakkında konuşmaya başlar. Tiyatro seyreden insanların, Güllü Agop tarafından kandırıldığını ve saf oldukları için de çabuk aldandıklarını iddia eden *Hayâl,* işi Güllü Agop'a hakarete kadar vardırır:

"*(...)- Baksana kalp lakırdılarını hem söylüyor hem birtakım sade dilleri de kandırıyor. Seyircilere bakarak söylediği sözlere cevap vermiyor da birtakım safsatalara kalkışıyor.*
-Vâkıâ öyle hakkın var birâder dediğin gibi birtakım sade dilleri kandırıp hem paralarını alıyor hem yüzlerine karşı tahkir ediyor.
-Fakat ' Orostopoğlunun mumu yatsıya kadar yanar.' derler ama bizim ahalide bu her şeyi hoş görmek ve her şeyde bî-kayd bulunmak hâli oldukça bununki sabahı bulacak."[80]

Güllü Agop'un tiyatrosuyla ilgili bir başka iddia ise tiyatroda birçok farenin bulunmasıdır. İddiaya göre, bu fareler o kadar çoktur ki oyuncular da bu durumdan rahatsız olmaya başlamışlardır. *Hayâl,* 85. nüshasında yayımladığı bir karikatürden yola çıkarak, bu fare konusunu şöyle değerlendirir:

"*Geçen nüshalarımızın birine Güllü Agop'un tiyatrosunun resmini koyup kapısının önünde de birkaç fare resmi göstermiştik. Biz latife diye yaptık meğer gerçekmiş. Hatta tiyatronun derûnunda fareler o kadar çoğalmışlar ki aktörler artık nedir bu bizim çektiğimiz insan yüzüne hasret kalarak bütün*

Âli Bey ayrıca Letafet adlı bir operet de yazmıştı." Memet Fuat, **Başlangıcından Bugüne Türk ve Dünya Tiyatro Tarihi,** Varlık Yay, İstanbul, 1970, s. 324.
[79] **Hayâl,** nr. 90, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 1-2.
[80] **Hayâl,** nr. 90, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 2-3.

gece bunlar için mi oyun oynayacağız diye bîçâre hayvanların telefine karar vermişler ve ne yolda telef edebileceklerini uzun uzadı müzâkereden sonra aktörlerden biri kuş tuttukları ökse ile tutup telef edilmesini beyân eylemiş ve ökse ile fare tutulduğunun emsâli mesyûl olmadığından her ne kadar muhâlefette bulunmuşlarsa da nihâyet bir tecrübesine karar verilerek geçen akşam tecrübe etmişler ve hakikaten ökse vâsıtasıyla birçok fare de tutmuşlar."[81]

85. nüshada yayımlanan karikatür ise aşağıdaki gibidir. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Aman efendim! Lutfen, merhameten, inâyeten, âtıfeten. Tiyatromuzu teşrîfe tenezzül buyurmanızı niyâz ederim. - Ne dedin? Tiyatroya gireyim de görenler evde karısıyla kavga etmiş gidecek yer bulamamış da buraya gelmiş desinler öyle mi? Affedersiniz? Ben giremem işte girip çıkanlar elverir."



Resim -3 Hayâl, nr. 85, 29 Temmuz 1874, (17 Temmuz 1290), s. 4.

2 Eylül 1874 tarihli *Hayâl* nüshasında ise bir Namık Kemal yazısı ile karşılaşırız. Namık Kemal'in gazeteye göndermiş olduğu bir varaka olan metinde, "Zavallı Çocuk" piyesi yüzünden düşülen hâl aktarılır. Bu tiyatro oyununu sahnelemesi için bir bedel karşılığında Güllü Agop'a veren Namık Kemal, ilk temsilde hakkı olan parayı güç belâ alabilmiştir. Sonraki temsillerde ise hiçbir para alamamıştır. Bunun üzerine, Güllü Agop'a oyunu sahnelememesini tenbihleyen yazar, söylediğinin aksinin yapılmasına fazlasıyla içerler. Güllü Agop'un kendisine

[81] **Hayâl,** nr. 93, 26 Ağustos 1874, (14 Ağustos 1290), s. 2-3.

yaptıklarını anlatmak adına da bu varakayı yazar. Varakanın altında, M*M imzası yer almaktadır:

> *(...) Binâenaleyh sahib-i imtiyâzı olduğum Zavallı Çocuk nâmında olan tiyatro oyununu bir bedel-i muayyen ile oynatmak üzere Güllü Agop'a verdim. Birinci defa oynadığının ücretini güç hal ile verdi ise de müahhiran oynadığının bedelini vermediğinden ben de badema oynatmaya rızâm olmadığını bildirdim. Vâkıâ ondan sonra burada oynatmaya cesaret edemedi. Lakin Selanik ve Rusçuk vilayetlerinde oynatmış olduğunu mahallî gazeteleriyle oradan vârid olan mektuplarla kendi oyuncularından ve hatta bizzat kendi ağzından işittim.*"[82]

Hayâl gazetesinin Namık Kemal'in bu varakasına cevabı ise onun şükretmesi gerektiği yönündedir; çünkü Güllü Agop, "Zavallı Çocuk" oyununu İstanbul'da temsil etmeyi bırakıp, sadece diğer vilâyetlerde göstermiştir. İstanbul'da da inatla göstermeye devam edebilirdi. Bu duruma şükretmek lâzımdır:

> "*Teşekkür ederiz ki oyununuzu burada oynamaya cesaret edememiş de vilâyetlerde oynatmış yine hakkınızda büyük lütuf göstermiş. Eğer burada dahi oynatmış olsa idi ne yapacaktınız? Ve ne söyleyebilecektiniz?*"[83]

Hayâl gazetesine göre Güllü Agop, sadece oyun yazarlarına eziyet etmez. Aynı zamanda tiyatroda bulunan artist ve aktörlere de eziyet eder. Onları birer esir olarak gören ve zor koşullar altında çalışmalarına izin veren Güllü Agop, gazete tarafından şiddetle eleştirilmiştir:

> "*(...) bîçârelerin diğer bir sanatları olmadığı gibi bir ticarete sülük etmeye dahi akçeleri olmadığı ve tiyatroculuk da Agop'un yed-i inhisârında bulunduğu cihetle çâr ve nâçâr kabule mecbur oluyorlar. Bu da hükûmetin*

---

[82] **Hayâl,** nr. 95, 2 Eylül 1874, (21 Ağustos 1290), s. 2.
[83] **Hayâl,** nr. 95, 2 Eylül 1874, (21 Ağustos 1290), s. 3.

nazar-ı îtinâya alacağı bir maddedir. Zîrâ bir adamın menâfiine yetmiş, seksen kişiyi esîr etmek hiçbir vakit ve zamanda câiz görülemez."[84]

Tiyatroculuğun Güllü Agop'un tekelinde olması dolayısyla, bu oyuncular ayrılmak isteseler dahi gidecekleri bir başka tiyatro kumpanyası yoktur. Para kazanabilmek için tiyatroya muhtaç olan bu insanlar, Güllü Agop'a da her açıdan katlanmak mecburiyetindedirler. İşte tam bu noktada yine inhisar meselesine değinen *Hayâl,* başka bir sayısında yayımladığı yazıda, tekel ve imtiyazın olduğu yerde terakki; yani ilerleme, gelişme olmaz diyerek, bu işe tepki gösterir:

"*Herhangi bir şey ki inhisâr tahtındadır o şeyde hiçbir vakit terakki olamaz. Eğer ilk çıkan gazeteye imtiyaz verilerek inhisar tahtında kalmış olsaydı bu günkü gün medeniyet büyüklüğünde yevmî bir gazeteyi ne görür ve ne de yirmi paraya alıp okuyabilirdik. Mademki Agop'un kendi kavlince tiyatrosu Avrupa tiyatrolarının en meşhurlarına muâdilmiş o halde rekâbetten niçin korkuyor? Terakki denilen şey rekabetle hâsıl olur. Tiyatronun terakki ettiğini ahali ne ile mukayese edip anlayacak. Türkçe bir kumpanya daha teşekkül etsin yüzünü göstersin ahali de görsün Agop'un kumpanyasıyla rekabet edemezse o zaman Agop'un yırtılıp telaş etmesine asla hâcet kalmaz imiş kendi kendini meydana çıkarır kimseye de söz söylemeye mahall kalmaz.*"[85]

Latife gazetesi de Güllü Agop'a karşı yayın yapan organlardandır. Güllü Agop'un insanları kandırarak gizli işler çevirdiğine inanan gazete, 24 Eylül 1874 tarihli nüshasında yayımladığı yazıyı "dolap beygirleri"nin ağzından yazmıştır. Dolap beygirlerine göre Güllü Agop, çeşitli "dolaplar döndürmekte"dir:

"*Vâkıâ bizler şimdileri dolap döndürmek hizmetine devam ediyor isek de hemen hemen kış gelip yağmurlar yağmaya başlayacağından bostanlarda dolap döndürmeye hâcet kalmayıp bu işin kamilen tiyatrocu Güllü Agop*

[84] **Hayâl,** nr. 97, 9 Eylül 1874, (28 Ağustos 1290), s. 1-3.
[85] **Hayâl,** nr. 100, 19 Eylül 1874, (7 Eylül 1290), s. 1-2.

Efendi hazretlerine bırakılacağı mukarrerdir. Gerçi merkum efendi şimdileri dahi hakkımızı alarak pek çok dolap döndürüyor ise de kış geldikte bizim dolaplarımızın da hepsi kendisine verilip işi tevsi' edilecektir. Dolapların dönmesi, döndürülmesini birazcık da merkuma vermiş olaydınız tasavvur ve malûmâtınızda isabet etmiş olurdunuz."[86]

Hayâl gazetesi, geçen sene tiyatronun sağlamlığı üzerine yapılan tartışmalara kaldığı yerden devam eder. Her sayıda, Gedikpaşa Tiyatrosu'nu ve Güllü Agop'u farklı bir açıdan eleştiren gazete, 30 Eylül 1874 tarihli nüshasında yayımladığı metinde mizahî bir üslûpla sağlamlık konusuna yeniden değinir. Gazete, gûyâ tiyatronun tarafını tutuyormuş gibi davranarak, sağlamlık hususunda Güllü Agop'a yüklenenleri suçlar; fakat aslında kendisi de onu şiddetle eleştirenlerden biridir. Ancak, aksini iddia ederek, eleştiriye mizahî bir boyut katar:

"*Ey bu oldu mu? Cihândan artık insâf kalktı mı? Madem birçok senelerden beri görülmemiş bir kışa bu tiyatro-yı tab-âver mukâvemet olmuştur ve mademki yığınlarca karların müddet-i medîde üzerinde durmasına bu tiyatro mütehammil olup emsali misillü yıkılmamıştır ve mademki bu karların suları bu tiyatronun iliğine işleyip iliği çoğalmıştır. Böyle memuriyet ve menanet-i esasiyesine delâlet eden şeyleri tiyatronun harab u biyab bir halde olduğuna delil getirmek eser-i garaz değil de ya nedir?*"[87]

Hayâl gazetesinin, Güllü Agop ve tiyatrosunu her açıdan yok saydığı ve görmezden geldiği ortadadır. Çünkü, 3 Ekim 1874 tarihli nüshasında, tiyatro gibi bir edeb yuvasının gelişmesine mukaddime olmak üzere, muntazam bir Osmanlı tiyatrosunun kurulmasını istediğini belirtir:

"*Biz orta oyunlarının ıslâhına arzudar olduğumuz misillü tiyatro gibi bir mekteb-i edebin dahi mülkümüzde tekessür ve terakkisi emelinde*

[86] **Latife,** nr. 10, 24 Eylül 1874, (12 Eylül 1290), s. 1-2.
[87] **Hayâl,** nr. 103, 30 Eylül 1874, (18 Eylül 1290), s. 1-3.

bulunduğumuzdan buna mukaddime olmak üzere karîben sûret-i muntazamada bir Osmanlı tiyatrosunun küşadını bekleriz. Ama Agop'un tiyatrohânesi tıngır tıngır ötüyormuş orasını kendisi düşünsün de ona göre hareket etsin."[88]

Gedikpaşa Tiyatrosu sahibi Güllü Agop ise bütün bu görmezden gelmelere karşı, kendini daha da güçlendirmeye çalışarak yoluna devam eder. Bu süreç zarfında tecrübeli oyuncularından bir kısmını kaybetmiş olsa da büyük bir cesaretle opera oynatmaya başlar; çünkü karşısında büyük bir rakibi vardır. Opera tiyatrosu sahibi Dikran Çuhacıyan, Güllü Agop'u zor duruma sokmuştur.[89] Dikran Çuhacıyan, her ne kadar Güllü Agop gibi oyunlar sergilemeyip, opera gösterse de Gedikpaşa Tiyatrosu ister istemez bu durumdan etkilenir. Güllü Agop için tek çare kalmıştır. Sahnesinde operaya da yer vermek. Dikran Çuhacıyan karşısında, Güllü Agop'un eli kolu bağlıdır; çünkü aldığı on yıllık tiyatro tekelinin içinde opera ve benzeri müzikli türler yoktur.[90] Kısacası, başka insanların opera temsili vermesine devlet izin vermiştir:

"*Agop'un opera için imtiyazı olmadıktan başka bu günlerde dahi imtiyaz almadığını ve tiyatronun hiçbir asırda imtiyaz tahtına giremeyeceği cihetle imtiyaz verilmek imkânı dahi olmadığını bilirsem de oynayacağı operaların hangi operalar olduğunu ve hangi aktörlerle oynayacağını ben bilmedikten*

---

[88] **Hayâl,** nr. 104, 3 Ekim 1874, (21 Eylül 1290), s. 3-4.

[89] Güllü Agop'u güç duruma sokan sadece opera tiyatrosunu açan Dikran Çuhacıyan değildir. Aynı zamanda, Hamdi Efendi de Güllü Agop'un işine gelmeyen şeyler yapmaya başlar. Aksaray'da yer alan Zuhurî Kolu tiyatrosunda, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda oynanan oyunlara benzer temsiller verilmeye başlanır. Ancak, bu temsillerin Gedikpaşa'dan tek farkı vardır: metinsiz ve suflörsüz oynanması: "*Hamdi Efendi'nin Aksaray'daki Zuhûrî Kolu tiyatrosu neler oynuyordu? Bunlar arasında Pinti Hamit oyunundan uyarlanarak Hasis Zengin'in oynandığını biliyoruz. Bu, Güllü Agob'un tiyatro imtiyazıyla nasıl bağdaşabilirdi? Nitekim Güllü Agob hükümete başvurmuş, tekelin bozulduğunu bildirmişti. Ancak, Güllü Agob suflörlü, metinli oyunlar oynuyordu; Kavuklu Hamdi'nin tiyatrosu ise sahneli, perdeli bir tiyatroda oynamakla birlikte, metinsiz, suflörsüz, doğmaca oynuyordu. Böylece, Tulûat tiyatrosu söz konusu imtiyaza karşı çıkarak doğmuş oluyordu. Daha sonraları Galata'da, Kuledibi'nde Blavista gazinosuyla, Yüksek Kaldırım'da Pirinççiyan'ın gazinosunda tulûatçıların ilk tiyatrolarını buluyoruz.*" Metin And, **Geleneksel Türk Tiyatrosu Köylü ve Halk Tiyatrosu Gelenekleri,** İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1985, s. 376.

[90] "*Güllü Agop'a verilen tekele gelince bu, 15 Safer 1287 ve 4 Mayıs (16 Mart 1870) tarihli Şûrâ-yı Devlet belgeleri 777 sayıdadır. Şartname 11 maddedir. Buna göre, Güllü Agop İstanbul, Üsküdar ve Beyoğlu'nda Türkçe drama, tragedya, komedya ve vodvil oynamak tekelini on yıl süreyle almaktadır. Opera ve benzeri müzikli türler bu tekelin dışında bırakılmıştır.*" Metin And, **Başlangıcından 1983'e Türk Tiyatro Tarihi,** İletişim Yay., İstanbul, 2004, s. 85.

maada Agop dahi bilemez ve hatta bundan böyle de ne oynayacağını ve ne oynanacağını ve nerede oynayacağını bilemeyiz."[91]

Güllü Agop'un karşısındaki rakiple ne yapacağı tartışma konusu olmuştur. Gedikpaşa Tiyatrosu'nun, Opera Tiyatrosu'nu nasıl alt edeceği, Güllü Agop'un, Dikran Çuhacıyan'a yenilmemek için neler yapabileceği konuşulur. *Latife* gazetesi, Güllü Agop'un yenilmemek için elinden geleni ardına koymayacağına gönülden inanır. Hatta, Agop Efendi'nin bu uğurda, tiyatrosunu halka bedava açacağına dair iddiayı da ortaya atar:

"*Agop Efendi'nin ne derece fedakâr bir adam olduğunu biliriz. Bazı vapur kumpanyalarının yaptığı gibi tutar işi rekâbete bindirir. Halkı tiyatrosuna bedava kabul eder ve icâbı takdîrinde meccânen me'kûlât ve meşrûbât dahi verir. Yine rağbet-i umûmiyeyi kazanır. Dikran Efendi bakalım Güllü Efendi'nin şu hizmet-i fedakarânesine mukabil ahaliye bir şey ikram edebilir mi. Hülasa biz Agop Efendi'nin husûl-i menfaati uğrunda her türlü fedakârlığa hazır olduğunu bildiğimizden zannederiz ki Dikran Efendi mukabelede âciz kalır. Binaenaleyh Agop Efendi'ye deriz ki meyus olmasın, korkmasın, fedâkârlığında sebat etsin!*"[92]

Tiyatro gazetesi de başka bir taraftan Güllü Agop ve tiyatrosuna yüklenmeye başlamıştır. Bu gazete ise tiyatronun çürüklüğü konusunu diline dolar. Şehremaneti'nden tiyatrosunun sağlam olduğuna dair belge alan Güllü Agop, ne yaparsa yapsın kendini gazetelere inandıramaz:

"*-Bu sene Güllü Agop Efendi, tiyatrosuna sekiz yüz kişi alabilecekmiş!*
-Kim söylüyor?
-Ben diyorum.

---

[91] **Hayâl,** nr. 105, 7 Ekim 1874, (25 Eylül 1290), s. 3-4.
[92] **Latife,** nr. 14, 8 Ekim 1874, 26 Eylül 1290, 27 Şaban 1291, s. 2.

-Hiç öyle laf mı olur? Tiyatronun çürüklüğünü Basiret gazetesi bile yazdı. Bugün yarın yıkılacakmış.
-Adam sen de! Basiret öyle şeyleri ne bilir?
-Hem yalnız Basiret mi? Bütün gazeteler yazıyor.
-İşte öyle ama Agop, Şehremaneti'nden raportoyu almış.
-Ne raportosu?
-Bu sene tiyatro tamir olunmuş. Onun için yalnız üst kata sekiz yüz kişi alabilecekmiş.
-Ya Hayal'in gürültüsü ne oluyor?
-Ağız gürültüsü.
-Doğrusu ben raportaya inanamam.
-Ben de inanmamak istedim ama sahîh imiş. Fakat Agop Efendi'nin aklına şaşarım! Nâfile yere yorulmuş da sekiz yüz kişilik raporto almış. Zaten o tiyatroya taş çatlasa dört yüz kişi almaz ki..."[93]

Güllü Agop, ne yaparsa yapsın, gazetelerin gözüne bir türlü giremez. Bütün gazeteler onu ve tiyatrosunu tartışmaya ve eleştirmeye kıyasıya devam ederler. Üstüne fazla gidilen Güllü Agop'un ağzından bir metin yayımlama gereği duyan *Latife,* mizahî bir tutumla metni kaleme almıştır. Güllü Agop'un düşmanlarına nasıl göğüs gerdiğini ve halk için ne gibi fedâkarlıklarda bulunduğunu mizahi bir dille anlatan yazı, tiyatro sahibinin ağzından yazılmıştır:

"*Etrafımı alan borçlulara merdane göğüs verip yine işimi ileriye götürdüm. Hatta deniz aşırı yerlere kadar gidip ora halkını da memnun etmeye çalışıyorum. Fakat yine göze giremiyorum. Ben de bilmem ne yapacağımı şaşırdım. Hiddetimden büsbütün fedâkârlığı ele alıp müşterilerden para alacak yerde üste birer lira vereceğim geliyor. Ama düşünürüm o zaman da bir lira azdır iki isteriz derler diye ayağa kalkacaklarından korkuyorum. Çünkü şimdiye kadar az fedâkârlık etmediğim halde yine hiç gibi tutuyorlar. Ben bunlara varımı yoğumu telef ettim. Basîret gazetesi gibi konsolitleri*

[93] **Tiyatro,** nr. 56, 11 Ekim 1874, (29 Eylül 1290), s. 3.

sattım, handan, konaktan vazgeçtim, hepsini millet uğruna sarf ettim yine olmadı vesselâm."[94]

Latife gazetesinden öğrendiğimiz bir başka şey ise Osmanlı Tiyatrosu'nda yer alan localarda, çocukların koşturup insanları rahatsız etmeleridir. Bu konuya dair eleştiri, gazetede şöyle yapılmıştır:

"*Osmanlı Tiyatrosu'nda gazetecilere tahsîs edilmiş olan localarda beş altı yaşında birtakım çocuklar görülmekte ve bunlar locaların arkalarında bir aşağı bir yukarı koşarak oyunları (kritik) etmekte oldukları cihetle eğer Osmanlı Tiyatrosu bununla da ilerlemez ise hiçbir şeyle ilerlemeyeceği mütevatiran söylenmektedir.* "[95]

Hayâl gazetesine göre, Güllü Agop'un halka opera diye sunduğu temsiller aslında opera değildir. Agop, göz göre göre halkı kandırmaktadır. Ancak halk, opera ile diğer türlerin arasındaki farkı bilmediğinden her şeye inanmakta ve aldatılmaktadır:

"*Agop Efendi tiyatronun ne demek olduğunu ve tiyatrodan husûle gelecek menafii bildiği gibi operayı vodvili dramı tragedyayı komedyayı da pek âla bilir. Lakin bunların beynlerinde olan farkı ahalinin kısmı-ı azâmı bilemediği için Agop Efendi de oynatacağı oyuna ne isim vermek işine gelirse o ismi verir. Bir oyunu bugün dram diye îlan eder icab-ı hâle göre bir günde opera komik der bir müddet sonra da trajedi diye iddiâ eder.*"[96]

Hayâl, Güllü Agop'un halkı aldattığını açıkça söylerken, diğer taraftan *Latife* gazetesi ise Gedikpaşa Tiyatrosu oyuncularının ahlak dışı davranışlarını eleştirir. Bu davranışları birer "rezalet" olarak değerlendiren gazete, Güllü Agop'u da uyarma gereği duyar:

---

[94] **Latife,** nr. 15, 12 Ekim 1874, 30 Eylül 1290, 2 Ramazan 1291, s. 3-4.
[95] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 3 Teşrinievvel 1290, 5 Ramazan 1291, s. 1.
[96] **Hayâl,** nr. 109, 21 Ekim 1874, (9 Teşrinievvel 1290), s. 2-3.

"*Mevsim-i şitâ takarrüp etmekte olduğundan Gedikpaşa Tiyatrosu'nda artistlerin göğüslerini açıp memeleri meydanda olarak oynamak ve oyun bahanesiyle aktörler, artistleri meyan-ı be-dest edip dolaşmak ve âşık maşûk tarifinde sair bir aletle işaret mümkün ve münasip-i mahall iken haç göstermek gibi soğuk rezâletlerin şimdiden terki lüzûmunu mezkûr tiyatro müdürüne ihtar ederiz.*"[97]

Latife, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda yaşanan seyirci bolluğunun ramazan ayına özgü olduğunu düşünmektedir. Gazeteye göre, bayramdan sonra tiyatro boşalacak, seyirci azalacak ve Güllü Agop "zavallı" duruma düşecektir:

"*Geçen gece Gedikpaşa Tiyatrosu'nda (Zavallı Çocuk) oyunu oynanmış ve çocuğa matem alâmeti olmak üzere o gece Güllü Agop başını boynunu sarmış olduğundan (Zavallı Çocuk) diye tiyatroya girenler (Zavallı Agop) diyerek çıkmış oldukları istihbar kılınmıştır. Bize kalır ise Agop şimdi zavallı olmayıp bayram ertesi localar, koltuklar, numaralı kanepeler bomboş kalarak üç sandalyede iki müşteriye oynadığı zaman zavallı olacaktır.*"[98]

Hayâl, Güllü Agop'un halkı kandırdığını açıkça ifade etmekten hiç çekinmez. Şimdiye kadar hep Agop aleyhinde konuşmuştur, kendince hakikatleri söylemiştir. Bundan sonra da gerçekleri anlatmaya devam edecektir:

"*Ben gazeteci olalıdan beri her şey hakkında ve husûsüyle Gedikpaşa Tiyatrosu evsafında vakıf olabildiğim hakayıkı beyândan geri durmadım ve mesleğim iktizâsınca bundan böyle durmam.*"[99]

Latife, Gedikpaşa Tiyatrosu'na gidenlerin âdâb ve ahlak bakımından gelişeceği konusunda endişelidir; çünkü tiyatronun aktörleri, mensubu oldukları tiyatroya karşı pek de ahlâklı davranmazlar:

---

[97] **Latife,** nr. 18, 22 Ekim 1874, 10 Teşrinievvel 1290, 13 Ramazan 1291, s. 2.
[98] **Latife,** nr. 21, 2 Kasım 1874, 21 Teşrinievvel 1290, 23 Ramazan 1291, s. 1-2.
[99] **Hayâl,** nr. 113, 4 Kasım 1874, (23 Teşrinievvel 1290), s. 3-4.

"Tiyatro gazetesinin iki mâh tatili Güllü Agop'un aktörlerinden birisi haber aldığı gibi Gedikpaşa Tiyatrosu zannıyla hulûs çakmak üzere gidip tiyatro iki ay tatil oldu diye müjde indiğini söylüyorlar. İşte böyle dirayetli aktörlerin oynadığı tiyatrodan doğrusu âdâb u ahlâk öğrenileceğine hiç şüphe yoktur."[100]

Hayâl, Güllü Agop'un kendi içinde yaşadığı çelişkileri de okuyucularıyla paylaşma gereği duyar. Gazetenin verdiği bilgiye göre Agop, tiyatroda oyun başlamadan evvel, seyircileri sessiz olmaları konusunda uyarır. Ancak, kendisi bu uyarılara uygun şekilde davranmaz ve seyirciler arasında otururken yüksek sesle konuşur. Birçok insanın kendisini uyarmasına aldırmadan gürültü yapmaya devam eden bu kişinin tiyatro sahibi Güllü Agop olması, gazeteyi şaşırtan bir noktadır:

"(...) Üçüncü faslın hitamına kadar bunların gürültüsü mümtedd oldu. Seyircilerin ekserisi oyunu işitemediler, hatta biri de ben idim. Cânım sıkıldı, oyun esnasında bu kadar bağıra bağıra lakırdı söyleyen adamın kim olduğunu anlamak istedim bir de bakayım ki Güllü Efendi kendisi imiş. Doğrusu pek teessüf ettim. Çünkü bu zat tiyatroda gürültünün, ıslığın edebe mugayir olduğunu iddiâ ile halka nutuklar ederken kendisi gürültü ederek (hem de oyun oynarken gürültü ederek) ahaliyi taciz etmesi pek garîbdir."[101]

Güllü Agop, tiyatrosuna işletmeye bu şekilde devam ederken, diğer taraftan da kan kaybetmektedir; çünkü Gedikpaşa Tiyatrosu'nun oyuncuları, opera tiyatrosu sahibi Dikran Çuhacıyan ile gizlice görüşmeye başlamışlardır:

"Dikran Çuhacıyan dram ve trajedi gibi oyunlar dahi oynamak tarîkini aradığından muvaffak olur ise kendi taraflarına gelmeleri için Gedikpaşa takımından bazısıyla gizlice müzâkere edildiğini söylüyorlar."[102]

---

[100] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 Ramazan 1291, s. 1-2.
[101] **Hayâl,** nr. 116, 14 Kasım 1874, 8 2 Teşrinisani 1290), s. 2-3.
[102] **Latife,** nr. 23, 19 Kasım 1874, 7 Teşrinisani 1290, 10 Şevval 1291, s. 2-3.

Her sayısında Güllü Agop'u farklı bir açıdan eleştirmeye gayret eden *Hayâl,* 5 Aralık 1874 tarihli nüshasında ise yine imtiyaz meselesine dokunur. Güllü Agop'un aldığı on senelik tiyatro tekeli imtiyazına inanmayan, böyle bir imtiyazın olmadığını sık sık dile getiren gazete, halkın bu şekilde kandırıldığını iddiâ eder:

> "*(...)- Vay! ne demek imtiyâzı yok mu?*
> *-Yok ya bir senedir çaldığımız hezam halâ anlatamadık mı?*
> *-Canım Karagöz nasıl olur elinde ferman var ben gözümle gördüm.*
> *-Ben de sana fermanı yok demedim imtiyazı yok dedim fermanlı olduğunu da biliyorum.*
> *-İyi ya o ferman nedir?*
> *-O ferman Üsküdar Tiyatrosu ile üç seneye kadar Tophane'de bir tiyatro inşasına ve İstanbul Tiyatrosu'nun bânîsine verilmiş olan imtiyazın inkizâ-i müddetine kadar orada icrâ-yı lubiyyât etmesine ve ne yolda icrâ-yı lu'biyat edeceğine dair birtakım şerâiti havî olarak bunları şerâit-i mevzuaya tevfîkan icrâ eylediği halde tiyatronun bânîsine verilmiş olan imtiyâzın inkizâ-i müddetinde on sene müddetle kendisine imtiyaz verilmesi va'dinden ibarettir.*
> *-Ya! Acayip ben ne bileyim her gün îlânlarda ba-imtiyaz-ı mahsûs diye gördüğüm için ben de imtiyazı var zannediyordum.*"[103]

Latife gazetesi de diğer taraftan Gedikpaşa Tiyatrosu'na saldırmaktadır. O da kendine konu olarak tiyatronun çürüklüğünü seçer ve Güllü Agop'un bu konuda, şimdiye kadar ciddi bir teşebbüste bulunmaması ile alay eder. Gazete, tiyatronun "sathîce"; yani yüzeysel olarak da olsa tamirine başlandığını, bir okuyucu varakası aracılığı ile duyurur:

> " *Zamm-ı kaf ile Güllü Agop Efendi 'Tiyatro-yı Osmaniye'sinin deliği deşiği kalafat indirildiği sûrette bu kışa tâbâver -i mukâvemet olabilecek ise de önümüzdeki Ramazân-ı Şerîf'in temâşâgerânına mütehammil olamayacağını anladığından mürüvveten ve fütüvveten ve bunca olan fedâkârlıklarına*

---

[103] **Hayâl,** nr. 122, 5 Aralık 1874, (23 Teşrinisani 1290), s. 2-4.

zamîmeten ve ilâveten (ama esasen değil) sathîce tamirine şimdiden teşebbüs edildiği mezkûr tiyatro karşısındaki araba kârhânesinde mütevâtıran söylenmektedir."[104]

Hayâl, 26 Aralık 1874 tarihli nüshasında ise Gedikpaşa Tiyatrosu oyuncularına göndermede bulunur. Oyuncuların hepsi Osmanlı devleti vatandaşıdır. Buna rağmen sanki başka bir devlet vatandaşıymış gibi, sahnede fes yerine şapka takarlar. Bu durumda bir çelişki görenlere, *Hayâl* gazetesinin cevabı ilginçtir. Onların birer tatlı su frengi; yani levanten olduğunu belirten gazete, durumlarıyla da alay etmiş olur:

"*Gedikpaşa Tiyatrosu'nun adı Osmanlı Tiyatrosu olup oyunları dahi Osmanlı lisânında icra olunduğu ve cümlesi Osmanlı Devleti tebasından bulunduğunu ve isimlerinin üstüne mösyö denilmeyip efendi ile yâd edildiği halde ekser aktörlerinin fes giymeyip de şapka giymelerine kuzum Karagöz ne mana verirsin? KARAGÖZ Manası üzerinde, tatlı su frengi...*"[105]

Hayâl gazetesi, 6 Ocak 1875 tarihli sayısında, Güllü Agop'un, opera tiyatrosu sahibi Dikran Çuhacıyan ile rekabet etmek adına tiyatrosunda oynattığı Belle Helen operasına değinir. Bu operayı her açıdan Osmanlı ahlâkına ve Türk diline aykırı bulan gazete, Frenklerin ahlak ve âdâbını öğrenmeye lüzûm olmadığını özellikle belirtir:

" *(...) Uzunun kısası 'Belle Helen' oyunu hiçbir asl u esasa müstenid değil zâtî çürük ve muhal-i ahlâk bir oyundur... Türkçeye gelmez. Merâm, Frenklerin ahlak u âdâbını öğrenmek ise -lüzûmu da yok ne ise- böyle 'Avmar' gibi bir şâir-i mâhirin mahsûl-i tehayla olan zevâtı- kim bilir ne için- tahkîr ve tahfîf için yapılmış ve doğrudan doğruya kendisini tahfîf ü istihzâ demek olan muhal-i ahlak olan bir oyun bize gelmez, bunu oynamamalı başka oyun kahtalığına kırgan girdi ise ona söz yok. Ama Güllü Agop Efendi,*

---

[104] **Latife,** nr. 27, 20 Aralık 1874, 8 Kanunuevvel 1290, 10 Zilkade 1291, s. 4.
[105] **Hayâl,** nr. 128, 26 Aralık 1874, (14 kanunuevvel 1290), s. 2-3.

Çuhacıyan Dikran Efendi kadar mûsikide mahâret göstermek ister imiş... Onu bu oyunla gösteremez, gösteremez, gösteremez."[106]

Belle Helen operasından memnun ayrılmayanlar sadece Osmanlı Devleti vatandaşları değildir. Aynı zamanda, İstanbul'a seyahat maksadıyla gelmiş ecnebiler de bu operayı tatsız tuzsuz bulurlar. *Letâif-i Âsâr*'da yayımlanan ve bir ecnebi ile Osmanlı arasında geçen muhaverede, bu olumsuzluk gezginin ağzından şöyle verilir:

"*İstanbul'da bir Türk tiyatrosu var imiş geçenlerde gittim. Bir Türk oyunu göreceğim zannederken bir de çıka çıka bizim ma'hud (Belle Helen)'i gördüm. Doğrusu ondan da hazzetmedim.*"[107]

Güllü Agop, her açıdan halka ve gazetelere bıkkınlık vermiştir. Tiyatro sahibinin sokaklarda her köşe başına tiyatro ilanı astırması hoş karşılanmayan bir durumdur. Her köşede bu ilanları görmekten usanan *Meddah, "Güllü Agop'un her köşe başına yapıştırdığı tiyatro ilanlarından*"[108] bıktık usandık diyerek, tepkisini dile getirir. *Meddah*'ın bıkıp usandığı bir başka şey ise Gedikpaşa Tiyatrosu'nda oynanan oyunlardır. Artık zevk vermeyen oyunlar, gazetenin eleştirisine maruz kalır. *Meddah, "Gedikpaşa Tiyatrosu'ndaki oyunların tuzsuzluğundan*"[109] bıktık usandık diyerek, tiyatronun zevksizliğini dile getirmiş olur.

Diğer taraftan *Latife* gazetesi de Güllü Agop ile uğraşmaya devam eder. Gazeteye göre Güllü Agop, imtiyaznamedeki şartların değil tamamına, bir harfine bile uymamaktadır: "*Güllü Agop Efendi, imtiyâznamesinin şerâitine tamamıyla değil bir harfine bile riâyet eylemediğinden imtiyâzının lağv olunacağı söylenmektedir.*"[110] *Tiyatro* gazetesi de Güllü Agop ve tiyatrosuyla uğraşanlar arasındadır. "*Güllü*

---

[106] **Hayâl,** nr. 131, 6 Ocak 1875, (25 Kanunuevvel 1290), s. 1-2.
[107] **Letâif-i Âsâr,** nr. 8, 10 Ocak 1875, 2 Zilhicce 1291, 21 Kanunuevvel 1290, s. 69-70.
[108] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), S. 3-4.
[109] **Meddah,** nr. 4, 3 Mart 1875, (25 Muharrem 1292), s. 2-3.
[110] **Latife,** nr. 38, 11 Mart 1875, 27 Şubat 1290, 2 Safer 1292, s. 3.

Agop'un tiyatrosuna aktör olanlara."[111], "Allah imdad eyleye" şeklinde bir dua ederek, oyuncuların, Güllü Agop'tan çok çektiklerini belirtmek ister.

Osmanlı Tiyatrosu ile ilgili hoş karşılanmayan bir başka hâl ise bu tiyatroda sahnelenen 'Madam Anko'nun Kızı' operasıyla ilgilidir. Bu operanın Osmanlı Tiyatrosu'nda sahnelenecek olması uygun karşılanmaz: "*'Madam Ango'nun Kızı' nâm operanın Osmanlı Tiyatrosu'nda icrâsının hiç münasebet almayacağını müneccimler haber veriyorlar.*"[112] Bu oyunun hükümet aleyhinde olduğunu düşünen gazeteler, bu tür piyeslerin yerine millî temsillerin verilmesi gerektiğini savunurlar. *Meddah, "Gedikpaşa Tiyatrosu'nda 'Mari Todor' ve 'Madam Ango'nun Kızı' gibi hükümet aleyhine olan oyunlar oynanıyor da millî oyunlar oynanmıyor. Niçin?"*[113] diyerek tepkisini göstermiştir.

Tiyatroda, tuhaf karşılananlar arasında kadın oyuncular da olacak ki *Kahkaha* gazetesi, Gedikpaşa Tiyatrosu'nun oyuncu hanımlarını, Sulukule kızlarına benzetmiştir:

> "*-Sulukule kızlarıyla Gedikpaşa Tiyatrosu'nda oynayan karıların beynlerindeki fark nedir?*
> *-Sulukulelilerin arkalarında mai bezden ferace tiyatrodakilerin ise canfes fistan bulunmasıdır.*"[114]

Gazetelerde, o kadar çok "Güllü Agop" ismi geçmekte ve Gedikpaşa Tiyatrosu'ndan öylesine bahsedilmektedir ki *Latife,* güzel bir nükte ile bu durumun tespitini yapamaya çalışır:

> "*Şu aralık yalnız nefs-i İstanbul'daki matbaalarda 'Güllü Agop' lafzı günde 15015 defa dizilmekte olup bundan ziyade dizilmek îcâb ettiği halde mezkûr*

---

[111] **Tiyatro,** nr. 76, 20 Mart 1875, (12 Safer 1292), s. 3.
[112] **Tiyatro,** nr. 78, 27 Mart 1875, (19 Safer 1292), s. 2.
[113] **Meddah,** nr. 14, 8 Nisan 1875, (2 Rebiülevvel 1292), s. 3.
[114] **Kahkaha,** nr. 3, 10 Nisan 1875, (29 Mart 1291), s. 2.

hurûfâtlardan mevcûd hurûfât kalmamış idüği mürettibler tarafından haber verilmiştir."[115]

Sadece *Latife* değil, *Meddah* da Güllü Agop lafzından bıktığını dile getirmiştir. Gazete, "*Osmanlı Tiyatrosu direktörü Agop Çorbacı'dan bıktık usandık.*"[116] diyerek, rahatsızlığını belli eder.

Hayâl gazetesi ise Güllü Agop'ta zerre kadar duygu olmadığını savunmuştur ve bu noktada bir temennide bulunmuştur. Gazete, "*Tiyatro-yu müşârü'l-ileyhanın nazırı Güllü Agop Efendi'de zerre mikdârı duygu.*"[117] olsa idi diyerek temennisini dile getirir. *Meddah* gazetesi de Güllü Agop ve tiyatrosuna tepki gösterenler arasındadır. Gazeteye göre, bu tiyatroya Osmanlı Tiyatrosu denemez. Ermeni Tiyatrosu demek daha iyidir:

"*Güllü Agop'un tiyatrosu var denilir ise Ermeni oyuncuları hiçbir vakit millî oyun oynayamayacağı bedîdâr olduğundan o tiyatro Ermeni Tiyatrosu olup koyunun olmadığı yerde, keçiye Abdurrahman Çelebi denir meselince başka tiyatro olmadığı için herkes Osmanlı Tiyatrosu nâmına kabûle mecbûr idi.*"[118]

Hayâl, 21 Ekim 1875 tarihli sayısında yine Güllü Agop'un imtiyazına dair imalı cümleler yazar. Bu imtiyazın varlığına hiçbir zaman inanmamış olan gazete, Güllü Agop ile alay etmek için çeşitli sorular sorar:

"*(...) Cânım iyi ya! Şu adamın imtiyâzını bir kere gösterseler de anlasak kimden almış? Niçin almış? Nasıl almış? Ne vakit almış? Nerede almış? İçinde ne var imiş? Ne yok imiş? Şerâitinin cümlesini icrâ etmiş mi? Mukâbilinde hükûmete senevî bir vergisi var mı imiş? Kim müstefîd olmak*

---

[115] **Latife,** nr. 7, 17 Nisan 1875, 5 Nisan 1291, 11 Rebiülevvel 1292, s. 1.
[116] **Meddah,** nr. 20, 30 Nisan 1875, (24 Rebiülevvel 1292), s. 3.
[117] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[118] **Meddah,** nr. 31, 24 Ağustos 1875, (22 Recep 1292), s. 4.

üzere bu imtiyaz buna verilmiş? Yalnız bizim memleketimizde ve ilk defa (inşallah da son defa olarak) verilmiş olan bu tiyatro imtiyâzının acaba müddeti ne kadardır? Böyle bir imtiyaz nasıl olurmuş? Nasıl yazılırmış? Şunu neşr etseler de bizden başka memleketlerde dahi verilecek tiyatronun imtiyazına nümûne olsa."[119]

30 Ekim 1875 tarihli *Hayâl* gazetesinde, okuyuculara bir müjde verilir. Gazetenin haberine göre Güllü Agop, tiyatrosuna rağbetin azalmasından dolayı, Gedikpaşa Tiyatrosu'nu tatil etmeye karar vermiştir:

"*Osmanlı Tiyatrosu'nun ekser mâhir oyuncuları tiyatroyu bıraktıkları cihetle bu sene Ramazân-ı Şerîfinde oynanan oyunlar evvelki gibi güzel icrâ olunamadığından rağbet-i umûmiye azalıp hasılat masârifata vefâ edememesinden naşî müdürü Güllü Agop Efedi'nin tiyatroyu tatil edeceği işitilmiştir.*"[120]

Halkın, Gedikpaşa Tiyatrosu'na eskisi kadar rağbet etmediği ortadadır. *Hayâl,* Güllü Agop'un tiyatrosunun her akşam boş kaldığını, ara sıra birtakım insanların tiyatroya teşrif ettiklerini ise şöyle anlatır:

"*Sâyesinde bir millet tiyatrosu kazandık, eğlendik, zevk ü safâlar ettik. Hâlâ da etmekteyiz. Bununla beraber tiyatrosu her akşam boş. Geçen akşam nasılsa hayırhâh zevattan birkaç kişi lutfen, tenezzülen, merhaneten, âtıfeten, iane-yi hamiyyeten, himayeten teşrîfe rağbet buyurmuşlar. Eksik olmasınlar. Allah... Ne bileyim? Nasıl dua edeyim? Sağ ve var olsunlar. Onları Güllü Agop'a, Güllü Agop'u takımıyla onlara, tiyatroyu hepimize bağışlasın. Aaaaaaaaaaaaamin!*"[121]

---

119 **Hayâl,** nr. 211, 21 Ekim 1875, (9 Teşrinievvel 1291), s. 3-4.
120 **Hayâl,** nr. 215, 30 Ekim 1875, (18 Teşrinievvel 1291), s. 4.
121 **Hayâl,** nr. 226, 9 Aralık 1875, (27 Teşrinisani 1291), s. 3.

İstanbulluların, Güllü Agop ve tiyatrosuna rağbet etmemelerinin altında ise bıkkınlık yatar. Tiyatronun oyunları artık insanlara usanç vermiştir. *Çaylak,* bu durumu "*Agop Efendi'nin acıklı dramlarına ağlamaktan çoktan vazgeçtik.*"[122] şeklinde açıklar.

1876 senesine gelindiğinde, daha on yıllık tekel süresi dolmadan Gedikpaşa Tiyatrosu kan kaybetmeye başlamıştır. Halkın tiyatroya rağbetinin kesilmesi üzerine gazetelere başvuran ve bu yayın organlarında ilanlar neşrettiren Güllü Agop, bir şekilde toparlanmanın çarelerini aramaktadır. Ne olursa olsun, dimdik ayakta kalmaya çalışan Agop'un *Çaylak* gazetesine gönderdiği bir varaka, gazete tarafından aynen yayımlanmıştır:

> "*(CİDDÎ)*
>
> *Gedikpaşa Tiyatrosu Sâhib-i İmtiyâzı Güllü Agop Efendi Tarafından Aldığımız Varakadır*
>
> *Tiyatronun bu sene emsâli görülmedik bir hâlde halkın nazar-ı rağbetinden ıskatı tiyatronun bir senedir bazı kumpanyalar eline geçip eski aktör ve artistlerin birer tarafa dağılmasından icrâ olunan piyeslerin sûret-i muntazamada icrâ olunamamasından neş'et etmiş olmakla bu kadar senedir emek sarf ederek bir raddeye kadar getirebildiğim Osmanlı Tiyatrosu'nun mahv olabilecek bir hâle gelmesine vicdânım razı olmadığından yine bizzat idaresini deruhde edip ne kadar eski oyuncular varsa celb ederek yeniden bir cemiyet teşkil ettiğimin ve ba'demâ icrâ olunacak opera ve dramların muntazam bir sûretle icrâ olunacağının gazetenizle îlânını temennî ederim.*"[123]

Güllü Agop ve tiyatrosunu her açıdan eleştirmeye gayret eden *Hayâl,* 30 Ocak 1877 tarihli nüshasında, bu sefer de tiyatro ilanlarına değinme gereği duyar. İlanlardaki dilden hoşlanmayan ve hakaret içerikli olduğunu düşünen gazete, bu dili okuyucularıyla paylaşma gereği duyar:

---

[122] **Çaylak,** nr. 63, 16 Ekim 1876, 28 Ramazan 1293, 4 Teşrinievvel 1292, s. 2.
[123] **Çaylak,** nr. 82, 4 Aralık 1876, 17 Zilkade 1293, 22 Teşrinisani 1292, s. 3.

"Haysiyetli direktör kendisine mahsus fesâhat-i lisân ile buyuruyorlar ki 'Leyle-i mezkûrede ashab-ı fikr ü iz'ânın tiyatromuzu teşrîf buyuracaklarını me'mûl ederiz... İlh...' 'Aklına, fikrine, iz'ânına maşallah.' Nasıl beğendiniz mi Agop Bey'in irfânını? Şimdi nazik direktör, müdrik direktör, kara kaşlı direktör demek ister ki o gece tiyatroma gelmeyenler fikr ü izândan mahrum birtakım adamlardır anlaşıldı ya? Canım efendim şimdi Güllü Agop'un tiyatrosuna hep ashâb-ı fikr ü izân gidiyor diye millet meclisi mebuslarını oraya gidenlerden mi intihab edelim."[124]

2.1.1.2. Opera Tiyatrosu[125]

Güllü Agop ile Dikran Çuhacıyan birlikte çalışıyorlardı. Ancak, aralarında anlaşmazlık çıkınca, Çuhacıyan kızarak Gedikpaşa Tiyatrosu'ndan ayrılır. Daha önce "Arif'in Hilesi" adlı müzikli oyunu yazmış ve Gedikpaşa'da sahnelemiş olan Dikran Çuhacıyan'a, bu ayrılıktan sonra akıl hocalığı yapan kişi ise Yeğiazar Melikyan'dır. Melikyan yetenekli bir besteci olan Dikran Çuhacıyan'a yeni operetler yazmasını önerir. Bunun üstüne Çuhacıyan, "Arif'in Hilesi"den sonra, Leblebici Horhor Ağa gibi operalar bestelemiştir. Bestelediği operaları Gedikpaşa Tiyatrosu'ndan bağımsız olarak göstermeye başlayan Dikran Çuhacıyan, böylelikle Osmanlı Opera Tiyatrosu'nu kurmuş olur.[126]

Dikran Çuhacıyan[127] tarafından kurulan ve çalışmalarına Beyoğlu'ndaki Hacopulo Pasajı'nda başlanan opera[128] tiyatrosu ile ilgili bilgileri *Hayâl* sayfalarında

---

[124] **Hayâl,** nr. 314, 30 Ocak 1877, (18 Kanunusani 1292), s. 4.

[125] "*Sahiplerinin kimler olduğu ya da kimler tarafından işletildiği konusundaki muhtelif bilgiler bir yana, Gedikpaşa Tiyatrosu açısından kesin denebilecek şey, 1859'da verilen imtiyazla birlikte 1874 yılına kadar Suriçi İstanbul'unda, arzu edilse bile, yeni bir tiyatro binasının yapılamamış olmasıdır. Dikran Çuhacıyan'ın Opera Tiyatrosu'yla Beyazıt'ta ve tuluatın ilk örneklerini sergileyen Kavuklu Hamdi'nin topluluğunun Aksaray'da gösteriler sergilemesine kadar geçen süreçte, Gedikpaşa Tiyatrosu bölgenin tek tiyatro binasıydı.*" Kerem Karaboğa, **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları I (Suriçi İstanbul'u, Bakırköy ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011, s. 18.

[126] Metin And, **"Osmanlı Tiyatrosu" Kuruluşu-Gelişimi-Katkısı,** Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara, 1976, s. 70.

[127] "*Güllü Agop'un tekelini kırma doğrultusundaki ilk önemli girişim müzisyen Dikran Çuhacıyan'dan geldi. Arif'in Hilesi ismiyle bestelediği operası 1872'de Osmanlı Tiyatrosu'nda sahnelenmiş olan*

görmek mümkündür. Gazetenin 12 Eylül 1874 tarihli nüshasında, opera[129] tiyatrosunun yakında kurulacağına dair bilgi verilmiştir:

> "*Beyoğlu'nda Hacopulo Çarşısı'nda vâki' muzıkacı Mösyö Adam'ın salonunda otuz neferden mütecaviz şâkirdâna Türkçe opera talimiyle meşgul bulunan muzıka muallimi Dikran Çuhacıyan Efendi'nin İstanbul'da bir opera tiyatrosu tesis ve ihdâsı hakkında vukû' bulan istid'ası üzerine hükûmet-i seniyye tarafından dahi Türkçe bir opera tiyatrosu tesisine ruhsat îtâ buyurulduğu tafsîlât ileriki nüshamızda îtâ olunacaktır.*"[130]

Hayâl gazetesi, opera[131] tiyatrosunu memnuniyetle karşılamıştır ve bu hususta, sahibi Dikran Çuhacıyan'ı tebrik etmiştir:

Çuhacıyan, kurduğu opera tiyatrosuyla 1874'ün Ramazan ayında, Beyazıt'ta askeri misafirhanenin karşısında inşa edilen 800 kişilik bir tiyatroda Türkçe opera gösterileri sergilemeye başladı. Güllü Agop'un itirazları, kendisine operaya dair herhangi bir imtiyaz tanınmadığı için sonuçsuz kaldı. Bu arada, Osmanlı Tiyatrosu'ndan bazı oyuncular da Çuhacıyan'ın kadrosuna katıldılar." Kerem Karaboğa, **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları I (Suriçi İstanbul'u, Bakırköy ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011, s. 25.

[128] "*İmparatorluk döneminde 'opera' sözcüğü ile ilk karşılaşma, Osmanlı elçilerinin (Reis-ül-küttap), batı ülkelerinde ve özellikle Paris ve Viyana gibi, o tarihlerde bile güzel sanatlar açısından büyük önem taşıyan kentlerdeki saray davetlerinde seyrettikleri müzikli sahne eserleriyle başlar ve bu elçilerin, İstanbul'a dönüşlerinde padişaha sundukları sefaretnamelerde (Elçilik Anıları), ilk olarak 'opera' ya da 'opere' sözcüklerini kullanmış oldukları görülür.*" Cevad Memduh Altar, **Opera Tarihi IV,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1982, s. 203.

[129] "*Batıdan gelmiş bir ekibin İstanbul'da ilk defa bir opera gösterisi yapması Sultan III. Selim döneminde Topkapı Sarayı'nda, 1797 yılının Mayıs ayında gerçekleşmiştir. Ancak bunun özel bir binası yoktu ve yalnız padişaha mahsus olarak sarayda oynanmıştı. Venedik'ten gelmiş M. Giustiniani adında bir kişi ilk defa başlı başına Beyoğlu'nda bir sahne yapılması girişiminde bulunarak Beyoğlu'nun merkez kısmında, İtalyan opera binaları gibi gösterişli bir yapı inşa ettirdi. Bu tiyatroda İtalya'dan yahut Fransa'dan gelmiş topluluklar gösterilerini yaptıklarında Beyoğlu'ndaki yabancılara Türk ileri gelenlerinden seyirciler de katılıyordu. Bu bina Naum Tiyatrosu'nun seviyesine ulaşamamıştır. Ancak Beyoğlu'nun tiyatro tarihinde adı geçen ve iç bezemesinin oldukça zengin olduğu belirtilen bu yapının nerede olduğu tespit edilememektedir. Ana caddednin kenarında XX. yüzyılın başlarında adları geçen Odeon ve Fransız tiyatroları ile bir ilgisi olup olmadığı ayrıca araştırılması gereken bir konudur.*" Semavi Eyice, "İstanbul'da Seyir Yerleri ve Bazı Tiyatrolar Hakkına Notlar", **Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi,** S. 16, 2002, s. 5.

[130] **Hayâl,** nr. 98, 12 Eylül 1874, (31 Ağustos 1290), s. 3.

[131] "*İstanbul'da ilk olarak 19. yüzyılda İtalyan oyuncuları tarafından sahneye konmuş olan operalar, zamanın Türk aydınlarını etkilemekten geri kalmamıştır. Nitekim büyük şair Abdülhak Hamid'in babası Hekimbaşızade Hayrullah Efendi, şimdiki Galatasaray Lisesi'nin karşısındaki tiyatroda verilmiş bulunan opera temsillerinin etkisi altında kalmış olacak ki, henüz Tıbbıye-i Şahanede (Tıp Fakültesinde) öğrenci iken, bir opera librettosu yazabilmenin hevesine kapılmış ve 'Hikaye-i İbrahim Paşa be-İbrahim-i Gülşeni' (İbrahim Gülşeni ile İbrahim Paşa'nın Hikayesi) adlı dramatik bir libretto*

"Medeni milletlerin hemân havâyic-i zarûriyeleri âdâdına girmiş olan opera tiyatrosunun vatanımızda dahi îcâd ve ihdasına muvaffakiyetinden dolayı mumaileyh Dikran Çuhacıyan Efendi'yi tebrik ederiz."[132]

Opera tiyatrosunun İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte, Gedikpaşa Tiyatrosu ikinci sınıfa düşmüş ve *Hayâl*'in verdiği bilgiye göre, Güllü Agop istifaya kalkışmıştır:

"(...) Şimdi kimsenin martaval dinlemeye vakti yok dedim a. Herkes deli değil. Senin herzevekilliğini dinlemek için vereceği beş on kuruşu opera tiyatrosuna verir. Orada mükemmel musîkî ile muzıka dinler. Dünkü Cerîde-i Havâdis'i görmedin mi? Hatta Güllü Agop bile artık bundan böyle ahalinin kendi martavallarını dinlemeyeceğine kendinin de aklı ermiş de istifaya kalkışmış senin helesânı kim dinler?"[133]

Hayâl gazetesinin 3 Ekim 1874 tarihli nüshasında ise Dikran Çuhacıyan imzalı bir metinle karşılaşırız. Bu metinde opera sahibi, kendisine ve operasına gösterilmiş olan ilgiden memnuniyetini belirtmekle beraber, yeni inşa olunan tiyatroda ramazan ayında temsiller gösterileceğini de duyurur:

"(...) şimdiye kadar mazhar olduğumuz himmet ü muâvenet ve umûm-ı ahâlimizin müsellem olan hamiyyet-i fıtriyelerine istinaden bundan böyle de mazhar olacağımız teşvîk ü rağbete bu günden arz-ı mehmedet eder ve ramazan-ı şerifin ibtidâlarında Sultan Bayezid'de misâfirhane-i umûmî

---

yazmıştır. Hayrullah Efendi'nin, tıbbiyede henüz öğrenci iken, okul defterinin içine yazmış olduğu bu librettoyu, 1844 yılından önceki yılların birinde kaleme almış olduğu fikri ağır basmaktadır; çünkü Hayrullah Efendi, kendi öz hayatıyla ilgili olarak yazdığı anılarında, Tıbbiye-i Şahane'den, Hicri 1260 yılında, yani miladi 1844 yılında doktor çıkmış olduğuna değinmektedir." Cevad Memduh Altar, **Opera Tarihi IV,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1982, s. 211-212.

132 **Hayâl,** nr. 99, 16 Eylül 1874, (4 Eylül 1290), s. 2-3.

133 **Hayâl,** nr. 103, 30 Eylül 1874, (18 Eylül 1290), s. 3.

derûnunda müceddiden binâ olunan tiyatroda icrâ-yı lu'biyâta cüret edeceğimizi arz u îlân eyleriz."[134]

Opera tiyatrosunun açılacak olması, mizah gazetelerince memnuniyetle karşılanmıştır. *Tiyatro,* bir tebrik metni yayımlayarak, tiyatroların çoğalmasından dolayı memnuniyetini dile getirir:

"*Tiyatroların çoğalması maârifin terakkisine bir delîl ve maârifin terakkisi de her bir saadetin husûlüne mukaddime olabileceğinden bu opera komik tiyatrosunu da malihzâne tebrik ve devâmını temenni eyleriz.*"[135]

Temsiller başlar ve beklenildiği gibi ilgi büyük olur. Ancak, opera tiyatrosunun birtakım eksiklikleri vardır. Bu durum *Hayâl*'in gözünden kaçmaz ve operanın kusurlarından ikisini okuyucucularıyla paylaşır:

"*(...) Bunun birincisi memleketimizin usûlü üzere icrâ olunan horonun muzıkasında olan letâfeti gâib olmayarak muzıka ile mütenasib olmak için kumpanyada bir ayak oyunu ustası bulundurulması. İkincisi sopranonun letâfet-i sadâsına hiçbir diyecek yoksa da tenorün sesi kadar kuvvetli olmadığından Fransız usûlü üzere muzıka sadâya galebe ettirilmeyip de sadâ lâyıkıyla işitilmek için muzıkanın bir mikdar hafifçe âhenk edilmesini mezkûr operanın bestesine dahi ma'lûneti olup muzıkanın reisi olan Sinyor Aleksandır Aliyornetu'ye ihtâr eyleriz.*"[136]

1874 senesi, tiyatro konusunda bereketli bir senedir; çünkü opera tiyatrosunun yanı sıra, pandomim tiyatrosu da açılmıştır. *Hayâl,* bu gidişle tiyatroların sayısının diş hekimlerinin sayısından daha fazla olacağını söyler:

---

[134] **Hayâl,** nr. 104, 3 Ekim 1874, (21 Eylül 1290), s. 1-2.
[135] **Tiyatro,** nr. 55, 7 Ekim 1874, 8 25 Eylül 1290), s. 3.
[136] **Hayâl,** nr. 107, 14 Ekim 1874, (2 Teşrinievvel 1290), s. 2.

"Bu sene leylek tiyatro getirmiş olmalı zîrâ adım başında bir tiyatro var. Bayezid'de opera tiyatrosu, Gedikpaşa'da dram, komedya tiyatrosu, Karakulak Hanı'nda hikmet ve kimya tiyatrosu, bunlardan mâada misâfirhane-yi umûmî derûnunda opera tiyatrosundan başka bir de pandomim ve komedya tiyatrosu. Bu hız devam ederse bu kış tiyatroların adedi diş hekimlerinden ziyâde olunacağına şüphe yoktur."[137]

Dikran Çuhacıyan'ın opera tiyatrosunda örnek davranışlar sergileyerek, kıraathane sahiplerine bile olumlu anlamda etkilemiştir. Mehmet Efendi isimli kıraathane sahibi, Dikran Çuhacıyan'ı örnek alarak, yaptırdığı gazinonun hâsılatını Anadolu'da kıtlıkla mücadele eden insanlara bağışlamıştır:

"(...)- Lakin bununla beraber Mehmed Efendi'ye teşekkür olunur. Opera tiyatrosu müdürü Dikran Efendi'den ibret alarak önümüzdeki salı gecesi yeni yaptırdığı gazinonun hasılatını Anadolu kahtzedeganına terk edecek. Bu bâbda diğer kıraathanelere müsabakat etti.
-Aferin bak buna memnun oldum inşallah sâir kıraathaneler de bundan ibret alırlar."[138]

Hayâl gazetesi için, Gedikpaşa Tiyatrosu ne kadar kötüyse, opera tiyatrosu ise bir o kadar iyidir. Hemen her sayısında Opera Tiyatrosu'ndan övgüyle bahseden gazete, bu kumpanyanın Avrupa'da da başarılı olacağı konusunda gayet emindir:

"(...) Biz ise bu tiyatroyu ilk gördüğümüz günden vasıl olacağı dereceyi keşf ederek cümlenin takdîrini kazanacak sûrette bir opera tiyatrosunun vücûda geleceğini karilerimize haber vermiştik. İftihar ederiz. Muterizlerin sebeb-i îtirazlarını bilemeyiz. Binaenaleyh bu kumpanya Avrupa'ya gidip

---

[137] **Hayâl,** nr. 107, 14 Ekim 1874, (2 Teşrinievvel 1290), s. 3.
[138] **Hayâl,** nr. 112, 31 Ekim 1874, (19 Teşrinievvel 1290), s. 3-4.

> *icrâ-yı hüner edecek olursa orada dahi revaç bulacağına Hayâl emîndir.*"[139]

Güllü Agop ise opera konusunda Dikran Çuhacıyan ile yarışmaya çoktan başlamıştır. *Hayâl* gazetesinin 124. nüshasında öğrendiğimize göre Güllü Agop, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda Belle Helen operası için provalar yaptırmaktadır.[140] Gedikpaşa Tiyatrosu sahibi, çareyi opera oynatmakta bulmuştur. "*Belle Helen operasının talimine kemal-i kermiyetle devâm olunmakta idüğinden yakında mevki-yi icrâya konulacağı mamuldür.*"[141] Dikran Çuhacıyan'ın Beyoğlu'nda da opera oynattığını, yine *Hayâl* sayfalarından öğrenmekteyiz. Halkın operaya rağbeti üst düzeydedir: "*Bu sene Türkçe opera kumpanyası Fransız kumpanyasına tevaffuk ederek fevkalâde sûrette ahâlinin rağbet ü teveccühünü kazanmaktadır.*"[142] Ancak, Dikran Çuhacıyan'ın Sultan Bayezid'de yaptırdığı tiyatro binasında temsil vermek yerine, Beyoğlu'ndaki Fransız Tiyatrosu'nda opera oynatması, hoş karşılanmamıştır:

> "*(...) bir de Sultan Bayezid'de o kadar paralar harç ederek yaptırmış olduğu tiyatroyu terkle gidip Fransız Tiyatrosu'nda oynayarak İstanbul ahalisini meyûs etmek de reva mıdır ya çünkü opera o derece seviliyor ki birkaç kereler gördüğümüz (Arif'in Hilesi) ve (Çin Çiçeği)[143] namında olan oyunlardan bıkmayarak yine seyri arzu olunur lakin ne faide ki biz şıklar zümresine dahil olmadığımızdan Beyoğlu'nun uzaklığına ve gidilip*

---

[139] **Hayâl,** nr. 114, 7 Kasım 1874, (26 Teşrinievvel 1290), s. 2-3.

[140] "*Elinde bulundurduğu tekel yoluyla opera ve tuluat tiyatrolarına karşı koyamayan, diğer taraftan tekelden de vazgeçmeyen Güllü Agop, çareyi Osmanlı Tiyatrosu'nda opera oynatmakta ve tiyatro kurmak isteyenlere ruhsat vermekte buldu. Opera sahnelemek üzere 1875 yılında tiyatroya alınan Fransız rejisör Ménadier yönetiminde Offenbach'tan La Belle Helene, Lecoq'tan La Fille de Madame Angot operaları sergilendiler. Aynı sıralarda, Ménadier'in de tavsiyesiyle sahneyi derinleştirmek, tavanını yükseltmek ve ışıklarını yenilemek üzere binada tadilat yapıldı.*" Kerem Karaboğa, **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları I (Suriçi İstanbul'u, Bakırköy ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011, s. 25.

[141] **Hayâl,** nr. 124, 12 Aralık 1874, (30 Teşrinisani 1290), s. 4.

[142] **Hayâl,** nr. 125, 16 Aralık 1874, (4 Kanunuevvel 1290), s. 4.

[143] "*Çin Çiçeği'ne yerel renk vermek için koronun Tatar ağzıyla söylediği belirtiliyordu. Çin Çiçeği'nde belli başlı roller şöyle gösterilmişti: Lusnak (Cesarine), Haçik (Fleurs de The), Acemyan (Pinsonnet), Dirtad (Mandarin Tien Tiu).* " Metin And, **"Osmanlı Tiyatrosu" Kuruluşu- Gelişimi- Katkısı**, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara, 1976, s. 69.

gelinmesine olan meşaka katlanarak onlar gibi devâmda sebat edemediğimizden Beyoğlu eğlencelerinden mahrum kalıyoruz."[144]

Fransız Tiyatrosu'nda opera temsilleri 1875 senesinde de devam etmiş olmalı ki *Hayâl* gazetesinde şu haberle karşılaşıyoruz:

"*İşbu Ramazân-ı Şerîf'in yirmi yedinci çarşamba günü akşamı yani salı gecesi saat üçte Beyoğlu'nda Fransız Tiyatrosu'nda Leblebici Horhor operası icrâ olunacakmış.*"[145]

Bahsi geçen Leblebici Horhor oyununun, bir vakitte sahnelenmediği, insanların tiyatroya gittikleri gibi geri döndüklerini, bize yine *Hayâl* haber vermektedir. Gazete, operanın seyircilere karşı yaptığı bu saygısızlığı, Güllü Agop'u taklit diye yorumlar:

"*-Efendim! Çuhacıyan Dikran Ağa'nın tiyatrosuna gitmiş idik bir leblebici varmış o akşam orada horlayacakmış da onu dinlemeye gitmiş idik.*
-Ha! Leblebici Horhor oyununa mı? Evet! Gazeteler yazmıştı.
-Yazmaz olsunlar. O gazeteler değil mi herkesi çamurdan çamura batıran. Bana kalsa gitmezdim ahbâblar bırakmadı... Efendim! Adam bir leblebicinin horlamasından ne anlayabilir? Ne lezzet alabilir? Ne hal ise bereket versin ki o da horlayamadı.
-Vay! Leblebici oyununu oynamadılar mı?
-Ne gezer! Görünüşte herifin uykusu yokmuş ki uyusun da horlasın. Perde bile açılmadı.
-Çok acayip! Öyle şey olur mu?
-Olur niçin olmaz. Vartovyan Agop Ağa'ya taklîd."[146]

---

[144] **Hayâl,** nr. 126, 19 Aralık 1874, (7 Kanunuevvel 1290), s. 3-4.
[145] **Hayâl,** nr. 213, 26 Ekim 1875, (14 Teşrinievvel 1291), s. 4.
[146] **Hayâl,** nr. 215, 30 Ekim 1875, (18 Teşrinievvel 1291), s. 1.

2.1.1.3 Fransız Tiyatrosu

Beyoğlu'nda Fransız Tiyatrısu'nu işleten Mösyö Luci, 1870'li yılların başlarında, Fransa'dan birtakım oyuncuları İstanbul'a getirtmek istemiştir. Ancak, bu yıllarda İstanbul'da başgösteren kolera salgını, bu oyuncuları endişelendirir. Kolera, hayatı olumsuz etkilemektedir. İstanbullular, kolera yüzünden her bakımdan güçlük çekerler. Öyle ki salgın, tiyatro sanatını da etkilemiş ve dışarıdan oyuncu gelmesini güçleştirmiştir:

"*Beyoğlu Fransız Tiyatrocusu Mösyö (Luci) Fransa'dan birtakım oyuncu tertîb ile Dersaâdet'e gelmek üzere iken burada kolera vardır diye oyuncuların gelmek istemediği ve muahharan gelmeye razı olduklarını işittik. Eğer gelmiş olsaydılar vücûdu şuyû' bulan kolera mutlak bunlardır der idik. Çünkü tiyatronun ve tiyatro oyuncularının, hususan Fransız kızlarının bizce mazarratı kolera mazarratından ehven sayılmak kâr-ı akıl değildir. Eğer kolera kat'-i rişte-i hayât ise tiyatro, fâsid-i ahlâk-ı bilâddır.*"[147]

İlk dönem mizah gazetelerinde sadece Gedikpaşa Tiyatrosu'nun sağlamlığı tartışılmamış, aynı zamanda Beyoğlu'nda bulunan Fransız Tiyatrosu ile ilgili de çürük haberleri yapılmıştır. Her ne kadar, kalfalar tarafından raporlar tutularak Fransız Tiyatrosu'nun sağlamlığı ortaya konmuşsa da *Hayâl,* bu konuya pek inanmamıştır:

"*Beyoğlu'nda kâin Fransız Tiyatrosu ebniyesinin çürük ve inhidâma mail bulunduğu şuyû bulması üzerine Altıncı Daire tarafından tiyatronun keşfi için Barborini, İstampa, Laval ve Mes'ud nam kalfalar gönderilip muâyene ettirilmiş ise de tiyatro yapıldığı tarihte ne derece metîn ise şimdi dahi o kadar kuvvetli bulunduğu ve şimdiye kadar yıkılmadığı gibi bu sene de yıkılmasından korkulmayacağı mumaileyhim tarafından ba-raport Daire'ye*

[147] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 26, 23 Ekim 1871, 8 Şaban 1288, 11 Teşrinievvel 1287, s. 3-4.

bildirilmiştir. İşbu keşfin pek sahîh ve pek doğru olacağında şüphe yok ise de fakat raportada yıkılmayacağından korkulmayacak olan senenin hangi sene olduğu meçhuldür. Acaba 'bu sene' tabiri önümüzdeki kanunusani-i Frengîye yoksa muharrem veya mart ibtidasına kadar mı?"[148]

2.1.2. Gazinolar ve Çalgıcıları[149]

1870'li yıllarda, şehrin pek çok sorunuyla baş başa kalan ve bunalan İstanbullular, eğlenmeyi de bir ihtiyaç olarak görüp, kendilerine göre bir eğlence kültürü geliştirmişlerdir. Musikinin başat rol oynadığı bu eğlence kültürü, sadece sarayda değil, halk arasında da yaşatılmıştır.[150] Halk, genellikle kapalı mekânları tercih etmiş, bu mekânlar içerisinde ilk sırayı da gazinolar almıştır. Ancak, İstanbullular eğlenmek ve hoş vakit geçirmek için gittikleri gazinolarda kimi zaman iyi hizmet almamakta, çeşitli güçlüklerle karşı karşıya kalmaktaydılar. *Letâif-i Âsâr* gazetesi, Fener Gazinosu'nun müşterilerine olan yaklaşımını eleştirmek ve alay etmek adına, yirmi bendlik bir talimatname hazırlamıştır Fener Gazinosu yönetimi tarafından hazırlanmış gibi gösterilen talimatnamenin ilk beş maddesi aşağıdaki gibidir:

---

[148] **Hayâl,** nr. 127, 23 Aralık 1874, (11 Kanunusani 1290), s. 3.

[149] *"Osmanlı döneminde İstanbul'da içinde müzik ve dans, kısaca müzikli eğlence olan mekânlara bakıldığında, temelde kahvehane, kıraathane, café, meyhane, gazino, baloz ve bar olmak üzere yedi temel mekânın ortaya çıktığı görülür. Bu mekanların hemen hepsi boş zaman geçirme ve eğlence üzerine kuruludur. Çoğunluğu kapalı olan bu mekânların dışında, müzikli etkinliklerin yapıldığı açık mekânlar da bulunduğu görülür ki bunlar gazino vb. bahçeleri ile At Meydanı'dır. Beken, müzik yapılan mekânları ticâri ve ticâri olmayan olarak iki temel sınıfa ayırmıştır. Bu bağlamda, burada sayılan kapalı mekânların –belki At Meydanı dışındaki- hepsi müzikli ticari eğlence mekânlarıdır.*" Seyit Yöre, "Mekân ve Müzik: Osmanlı Döneminde İstanbul'un Çokkültürlü Müzikli Eğlence Mekânları", **Belleten,** Cilt LXXVI, Sayı 277, Aralık 2012, s. 883.

[150] *"Tanzimata geliş yolunda yaklaşık üç bin yıllık bir tarihi geçmişe sahip olan, Osmanlı İmparatorluğu gibi üç kıtaya yayılmış, ayrı din ve mezheplere mensup insan topluluklarını ve farklı etnik kimlikleri bünyesinde bir arada yaşatmış, 'her kazası, sancağı birbirinden farklı' olan bir devlete başkentlik etmiş olan İstanbul, payitaht olmasının yanı sıra sanatın ve sanatçının korunup teşvik edildiği, kültür ve sanat hareketlerinin canlılık kazandığı ve en güzel ürünlerinin verildiği bir medeniyet ve kültür-sanat başkenti de olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nda musikinin de merkezi olmuş İstanbul'da, musiki eğlence hayatının merkezini teşkil etmiştir. Pek çok musikişinasın yetiştiği ve yaşadığı yer olan Saray ve Enderun dışında İstanbul halkı eğlence hayatının hemen hemen her çeşidinde de musiki baş rolde yer almıştır.*" Sinem Özdemir, "Batılılaşma Sürecinde İstanbul Eğlence Hayatında Musikinin Yeri", **7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi Bildiriler IV İstanbul'da Sanat: Mimari, El Sanatı, Resim, Müzik,** Atatürk Kültür Merkezi, Ankara, 2011, s. 1121.

> *"Birinci Bend- Gazinoya evvelâ gidildiği hâlde bir müddet ayakta durup ve etrafa bakıp bir iskemle verin demedikten sonra bir yerde oturmaya salâhiyeti olamayacaktır.*
>
> *İkinci Bend- Sigarasını yakmak için yarım saatten üç çeyreğe kadar ateş ve nargile içilecek olduğu hâlde bir saatten bir buçuk saate kadar beklemekten ve birkaç defalar bülend-âvâz ile çağırmadıktan sonra nâil-i merâm olamayacaktır.*
>
> *Üçüncü Bend- Def'a-i sâniye olarak nargileye ateş istemek bazı kibar mirasyedilere mahsus ise de ehad-ı nâs için kat'iyyen memnu'dur.*
>
> *Dördüncü Bend- İbditâ gidişte birkaç kişinin rakı içmekte bulunduğu masa başına otutur ise çağırmadıktan sonra yanına hizmetçi gitmeyecektir. Çağırdığı hâlde rakı ister ise (gelsin efendim) denilerek götürülecektir eğer kahve ister ise yarım satten sonra bir su ile bir boş fincan getirilip bir buçuk saat geçmedikten sonra kahve konulamayacaktır. Birkaç saat bekleyip de bir şey içmeye muvaffak olamayanlar giderken görüldükte para istenilecek ve bir muâraza çıkarmamak için başım gözüm sadakası diyerek para verilmesi fâideden hâli olmadığından buna muhâlefet olunmayacaktır.*
>
> *Beşinci Bend- Çalgı günlerinde gidenler her ne kadar erken gider ise gitsin mademki cuma veyahut pazar günüdür çalgı dinledim farz ederek ona göre istifâ-yı deyn etmek âdet iktizâsından bulunmuştur."*[151]

Sonbahar ayları yaklaştıkça, Fener Gazinosu'na edilen rağbette bir azalma görülmüştür. Bunda garsonların değişmesinin de bir tesiri vardır:

> *"Müşteriler azalmaya başladı. Garsonlar değişip yerlerine diğeri tayin olunduysa da bunların hüsn ü ânında cazibe ve tesir olmadığından alışverişler hayliden hayli tedennî etti. Geceleri saat üçten beşe kadar*

[151] **Letâif-i Âsâr,** nr. 28, 24 Mayıs 1871, 4 Rebiülevvel 1288, 12 Mayıs 1287, s. 1-3.

Fener Yokuşu sarhoşların ıyâb u zehâbıyla doludur. Şirketin tesisine dair henüz bir karar yok ise de (merhametli) kardeşler bunun için müzâkerât-ı lâzımaya başladılar. Yakında bir karâr-ı kat'î verilmesi me'mûldur."[152]

Sıkıntılardan biraz olsun uzak durabilmek amacıyla gidilen gazino gibi eğlence yerleri, çalgıcılar tarafından neşelendirilmekte, bu çalgıcılara eşlik eden şarkıcı kızlar ise sesleriyle eğlenceye başka bir boyut katmakta idiler.[153] Ancak dönemin anlayışına göre, bu şarkıcılar gayr-i müslimlerden oluşmaktaydı. İnsanları eğlendirmekle görevli olan kızlar, kimi zaman istenilen düzeyde şarkı söyleyememekte ve ferahlık yerine sıkıntı vermekteydiler. Öyle ki *Letâif-i Âsâr* gazetesi, şarkıcı kızların sesini tramvay zurnasıyla eşdeğer görmüştür. Gazete, "*Sadâsı dinlenilmez tramvay zurnasıyla Leh kızlarının kantoları.*"[154] diyerek, şarkıcıların seslerinin aslında ne kadar kötü olduğunu vurgulamak istemiştir. Gazinolar içinde çalışanlar, sadece çalgıcılar ve şarkıcı kızlar değildir, aynı zamanda yaşlı, emekli beyler de bu tür gazinolarda çalışmaktadır. Ancak, bu yaşlı beylerin görevi bambaşkadır. Gazino müşterileri ile sohbet ederek, kısacası onları lafa tutarak onların daha çok gazinoda vakit geçirmelerini ve para harcamalarını sağlayan bu yaşlı beyler, müşteri kılıklı çalışanlardır:

"*KULEKAPISI'NDA PİRİNÇÇİ'NİN GAZİNOSU'NDA*

-Canım efendim şu herif kimdir? Acaba bilir misiniz.

-Hangisi.

-İşte işte şu fesini önüne eğmiş, kabarık saçlı, her kelâmına bir âşinâlık etmeye borçlu, garson tekâüdü, kıyafetli, sakallı sinyor.

---

[152] **Letâif-i Âsâr,** nr. 42, 30 Ağustos 1871, 13 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 4.

[153] "*19. yüzyılın ikinci yarısında, daha doğrusu Tanzimat Dönemi ile birlikte toplumsal yaşamın sosyal yönlerinde büyük değişimler yaşanmaya başlandı. Değişimler en çok gece hayatında hissedildi. O yıllara dek gece eğlence hayatına egemen olan geleneksel meyhane türlerimize alternatif olarak Batı tarzı işletilen ve –şu veya bu görevle hanımların çalıştığı- mekânlar açıldı. Bu da bir bakıma gece eğlence hayatında kadınla erkeğin buluşması, birlikte eğlenmesi anlamına geliyordu. O günlere dek 'oturak âlemleri'nden esinlenilerek oluşturulan çalgılı meyhanelerin dışında meyhanede kadına pek rastlanmazdı.*" Vefa Zat, **Eski İstanbul Meyhaneleri,** İletişim Yay., İstanbul, 2002, s. 139-140.

[154] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Recep 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.

-Efendim lakırdı bitmez de buraya gelen müşterileri tutmak için gündelikle tutulmuş bir şeydir o.”[155]

İstanbul’un eğlence hayatı[156], özellikle Beyoğlu tarafında görülmekte ve insanlar gazinolara akın ederek, orada hem alkol tüketmekte hem de incesaz takımları eşliğinde eğlenmektedirler. *Terakki* gazetesi, 1870’li yılların eğlence hayatını ve mekanlarda yaşananları şu şekilde tasvir eder:

“*Mevsim münasebetiyle Galata ve Beyoğlu’nda balolar ve lubiyet-gâh olan mahaller açılıp ve eczacı dükkânları bile çalgılı kahveye tebdil olunup, gündüz derûnunda kahveciden başka insan görülmeyen bir dükkânda, geceleri oturacak yer bulunmamakta ve herhangi gazinoya girilse gazlar ve ispermeçetler ile tenvir ve tezyin olunmuş ve bir tarafta madamalar ve diğer tarafta incesaz takımı tertîb kılınmış olduğu halde, münâvebet-i bilâ-fâsıla icrâ-yı terennüm etmekte ve bir yandan patır patır patlayan şampanya şişeleriyle çatır çatır sayılan akçelerin sadâsı, nagâmât-ı mûsîkî ile karışıp tâ-be-sabah vur patlasın bu üslûb üzere icrâ-yı âhenk olunmaktadır.*”[157]

Tiyatro gazetesi ise “Ahlâk Risâlesi” başlığı altında, İstanbul’da yaşayanların nasıl davranması gerektiğine dair, maddeler halinde kurallar sunmuştur. Bu kurallar, aslında olması gerekeni değil de zaten var olanı yansıttığı için, o dönemi irdelemek açısından önemlidir. Kurallardan ilki, oturulacak bir mekâna gidildiğinde nasıl davranılması gerektiğine dair bilgi verir:

---

[155] **İbret (İbretnümâ-yı Âlem),** nr. 51, 15 Ocak 1872, 4 Zilkade 1288, 3 Kanunusani 1287, s. 4.

[156] “*XIX. yüzyılda Avrupa’nın etkisiyle İstanbul’da eğlence hayatı renklendi. Eğlencelerin sayısı ve eğlence türleri arttı. Kahvehane, meyhane, koltuk meyhanesi ve barların sayısı çoğaldı. 1839 Tanzimat’tan sonra iki sirk ve tiyatro binaları yapıldı. Erkekler ve kadınlar ayrı ayrı deniz hamamlarından denize girmeye başladılar. 1875 yılında deniz hamamlarının sayısı 62’ye ulaştı. Mesire yerlerinde de kadın ve erkekler ayrı ayrı eğlenmekteydi. Kâğıthane, Göksu, Küçüksu, Beykoz, Büyükdere, Beşiktaş, Sarıyer, Çamlıca, Haydarpaşa, Çırpıcı Çayırı, Kuşdili en gözde mesirelerdi.*” Nail Tan, “Osmanlı Dönemi Halk Eğlenceleri”, **Derlemeler Makaleler 5,** Ankara 2007, s. 144.

[157] **Terakki,** nr. 19, 11 Şubat 1872, 1 Zilhicce 1288, 30 Kanunusani 1287, s. 1-2.

"*(1) Kendinden büyük bir kimse ile bir gazino veya bir eğlence mahalline gittiğin vakitte sakın o oturmadan sen oturma. Kezâ o bir şey ısmarlamadan sen de ısmarlama. Çünkü parayı daima ilk evvel oturan ve ibtidâ bir şey ısmarlayan adam verir.*"[158]

Gazetelerden öğrendiğimiz kadarıyla, 1874 senesinde en meşhur ve rağbet gören gazino Alkazar Gazinosu'dur. Herkesin nazarında olumlu görünen bu gazino, o dönemde çok iş yapmıştır:

"*Şu aralık Beyoğlu'nda en güzel, en âlâ, en birinci mahal Alkazar'ın gazinosu imiş hattâ cümle indinde muteber olduğu için oraya gidenlerden bir mecidiye çeyreği duhûliye alınırmış bununla berâber gidenlerin de hesâbı yoktur diyorlar. Bu hesaba bakılır ise para kazanmak isteyenler durmayıp hemen Beyoğlu'nda birer Alkazar Gazinosu açsınlar.*"[159]

Alkazar Gazinosu'ndan olumlu bir şekilde bahsedilirken, Sirkeci ve Mercan'daki gazinolar olumsuz yönleriyle ön plâna çıkarılırlar; çünkü bu bölgelerde bulunan mekânlarda Arap uyruklu insanlar çalıştırılmaktadır. Arapça şarkılar söyleyerek insanları eğlendirmeye çalışan bu kişilerin söylediklerinden bir şey anlamak ise o dönem insanı için mümkün değildir:

"*Sirkeci İskelesi Caddesi'ndeki bahçeli gazino ile Mercan Caddesi'ndeki gazinoda çalgı çalan Arapların sözünün sazının tercümesini işitmek isteyenler Çenberlitaş civârında vâki' kahvelerdeki çalgıcıları dinlesinler.*"[160]

Bir tarafta Sirkeci'deki Arap şarkıcı ve çalgıcıların oluşturduğu sorunlar varken, diğer tarafta Beyoğlu'nda bulunan Flâmme Gazinosu'ndaki gürültü kirliliği sorunu

---

[158] **Tiyatro,** nr. 7, 22 Nisan 1874, (10 Nisan 1290), s. 3.
[159] **Latife,** nr. 18, 22 Ekim 1874, (10 Teşrinievvel 1290), s. 3.
[160] **Latife,** nr. 20, 29 Ekim 1874, 17 Teşrinievvel 1290, 19 Ramazan 1291, s. 2.

vardır. Gazinoda dans sırasında oluşan gürültü kirliliği müşterileri rahatsız etmektedir: "*Flâmme Gazinosu'nda dans sesi işitilmeyecek yeni bir oda yapılmak tasavvur olunuyor.*"[161] Genellikle ağzına kadar dolu olan, oturulacak yer pek bulunmayan bu mekânlar, sadece ramazan ayında "matem hâlinde" bulunmakta ise de mübarek ay geçtikten sonra eski neşesine kavuşmaktadır. Fener Gazinosu, bu yerlerden sadece bir tanesidir: "*Bir aydır matem hâlinde bulunan gazinonun yine yüzü gülmeye başladı. Akşamları züvvârın kesretinden durup oturacak yer bulunmuyor.*"[162] Kimi gazinolarda bilardo oyunu da oynanmaktadır. Sirkeci'de bulunan bir gazino, bu işi öyle ilerletmiştir ki kazancının büyük kısmı bilardodan gelir: "*Sirkeci İskelesi Caddesi'ndeki gazinonun bilardo takımı ticâretli olduğundan mübâyaasına birkaç müşteri zuhûr ettiğini işittik.*"[163] Ayrıca, gazinolar sadece Galata, Beyoğlu, Fener tarafında bulunmuyordu. Aksaray semtinde de mevcuttu. Buradaki gazinolarda çalışanların Arap uyruklu olduklarını yine mizah gazetelerinden öğrenmekteyiz:

> "*Laleli Caddesi'nde, Yeşil Tulumba karşısındaki gazinoda vâki Arap çalgıcıları Mısır buğdaycılarından bir iki rakkas ilâvesiyle icrâ-yı âhenk eyledikleri görülmektedir.*"[164]

Ancak gazete, bu gazinodan pek memnun kalmamış olacak ki yukarıdaki cümleleri "Bir Giren Pişman Bir Girmeyen" başlığı ile verme gereği duymuştur.

Beyoğlu'nda yer alan gazinolar, her ne kadar Osmanlıların gözünde harika birer eğlence yeri gibi görünse de Avrupalıların nazarında buralar eğlenilebilecek mekânlar değildir. Üstelik aşırı para harcatan gazinolar, Avrupalı turistler tarafından şaşkınlıkla karşılanmıştır. İnsanlar oraya eğlenmeye gitmektedir; fakat kendi oluşturdukları aşırı gürültüden, çalgıcıların enstürman sesleri bile duyulamamaktadır:

---

[161] **Latife,** nr. 21, 2 Kasım 1874, 21 Teşrinievvel 1290, 23 Ramazan 1291, s. 4.
[162] **Hayâl,** nr. 117, 18 Kasım 1874, (6 Teşrinisani 1290), s. 4.
[163] **Latife,** nr. 24, 23 Kasım 1874, 11 Teşrinisani 1290, 14 Şevval 1291, s. 2.
[164] **Hayâl,** nr. 121, 2 Aralık 1874, (20 Teşrinisani 1290), s. 4.

> “*İşbu muhâvere bundan bir iki gün akdem Beyoğlu gazinolarının birinde vuku' bulmuş ve muhbirlerimizden birisi yanlarında bulunduğu için hiçbir harfini bile gâib etmeyerek zabt etmiştir. Muhavere bir Osmanlı ile henüz Dersaadet'e gelmiş bir Avrupalı beyninde vuku' bulur. Muhavere Fransızca cereyân eder ise de muhbir Türkçeye çevirmiştir.*
>
> *Ecnebi- Efendim İstanbul'u pek güzel buldum; fakat iki kusur var. Birisi eğlenecek mahaller yok, birisi de sokakların uygunsuzluğu.*
>
> *Osmanlı- Hayır mösyö, affedersiniz bu bâbda İstanbulumuza iftira ediyorsunuz çünkü İstanbul'da hem eğlence mahalleri var. Hem de sokaklar pek âlâdır.*
>
> *Ecnebi- Pardon fakat bendeniz öyle eğlence yerleri görmüyorum. Yahud var da bulamıyorum olmalı çünkü henüz geldim.*
>
> *Osmanlı- Bakınız efendim. İstanbul'un eğlence yerleri söyleyeyim. İbtidâ köprüden geçip de Voyvoda Yokuşu'nu çıktığınız vakitte sol kolda mükemmel ve nezâretli iki gazinoya tesadüf edersiniz. Bunların sade alaturka şarkılar söyler şantözleri vardır. Diğer iki türlüsü vardır yani hem alafranga hem alaturka. Sonra Flâmme, Sebit Alkazar, Şark Tiyatrosu, Pale Kristal bunların hepsi eğlence mahalleri değil midir?*
>
> *Ecnebi- Evet bunların hepsine birer defa uğradım. Yokuşun başındakilerde birçok herifler oturmuşlar. Hiç nefes almaksızın ediyorlar. O kadar da gürültü oluyor ki çalgıcıların sadâsı bile işitilemiyor. (Alkazar), (Şark Tiyatrosu) dediğiniz yerlerdeki eğlenceler ise pek sade hem başka bir fenalık var. Ben oraya girdiğim zaman on beş napolyonum var idi. Bir parasız çıktım. (...)*”[165]

Kulekapısı'nda yer alan meşhur Pirinççi'nin gazinosu da pahalılığı ve müşterilerine çok para harcatması ile anılmıştır. *Kahkaha* gazetesinin bu gazinoda az para harcamak isteyen okuyucularına bir tavsiyesi vardır: “*Her kim Kulekapısı'nda*

[165] **Letâif-i Âsâr,** nr. 8, 10 Ocak 1875, 2 Zilhicce 1291, 29 Kanunuevvel 1290, s. 69-70.

Pirinççi'nin gazinosunda az para sarf etmek arzusunda bulunursa evvel emirde Aynalı Meyhane'den bir okka rakı içsin."[166] 1875 senesinde neşredilen bir başka yazıdan ise artık, gazinolarda çalgıcı olarak hizmet vermek üzere Osmanlı kızlarının da çalıştırılmaya başlandığını haber almaktayız. Bu duruma tepki gösteren *Hayâl* gazetesi, "Üzüm üzüme baka baka kararır." diyerek, taşradan gelen bu çalgıcı kızların, mevcut gazinolarda çalışan ve uygunsuz davranışlarda bulunan kızlara benzeyecek olmasından duyduğu endişeyi şöyle dile getirmiştir:

> "*Gazinolardaki ma'hud kız çalgıcıları gibi geçen gün Aydın taraflarından Osmanlı dört nefer kız çalgıcı gelerek Galata'da Kuşlu Gazino'da âhenk etmek istemişler ise de cânib-i zâbıtadan haber alınarak merkumlara ruhsat verilmemiş olduğu işitilmiştir. Elân mevcud olan kız çalgıcıların cümle-i mazarrâtından biri de işte budur. Meşhurdur ki üzüm üzüme bakarak kararır derler. Yüzlerinden tevellüd eden birtakım uygunsuzluklara mebnî, merkum kız çalgıcılar geçen senelerde hükûmet-i seniyye tarafından men' edilmiş idi. Bilemeyiz ki ne esbâba mebnî merkumlar yine mazhar-ı müsaade oldular. Bu medeniyetin önü alınmayacak olursa bizim de yakın vakitte medeni olmaklığımız tehlikeden hâlî değildir.*"[167]

Medeni olmak adına Osmanlı kızlarının bu tip gazinolarda çalgıcı diye çalıştırılmasına karşı çıkan ve bunu ciddi bir şekilde eleştiren *Hayâl*, 172 numaralı nüshasında, işi alaya alarak eleştirisine devam eder. Gazetedeki yazının sahibine göre, evindeki kedi, çalgıcı kızlardan daha iyi "mırlamakta"dır. Dolayısıyla, kızların kedi sesinden başka ses çıkardıkları yoktur; fakat gazete, sanki durumdan çok memnunmuş gibi görünerek alaylı eleştirisine devam etme gereği duyar:

> "*Yine eksik olmasın. Bizim yakınca Galata'dan iyi eğlence mahalli bulunamaz. Hakikaten orada şimdi eskisi gibi epeyce eğlence vardır.*

166 **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.
167 **Hayâl,** nr. 156, 15 Haziran 1875, (3 Haziran 1291), s. 3.

Hani ya şu benim kedi, kendilerinden iyi mırlayan çalgıcı kızları bilirsiniz a yine âhenge başlamışlar. Gittim seyr ettim. Çalıyorlar. Söylüyorlar, üftâdelerine nâz u istiğnâlar ediyorlar. Lakin biz de ne tuhaf adamlarız. Vaktiyle bunların kaldırılması için ne kadar feryadlar eyledik. Hiç düşünmemişiz.. Hiç tefekkür etmemişiz ki Galata bir bahçedir bu kızlar da o bahçenin gülleridir. Hiç bahçe gülsüz olur mu? İşte bahçenin gülsüz olamayacağı tebeyyün ettiğinden olmalı ki şimdi orada kemâ fi'ది's-sâbık bu güller yetiştirilmiştir."[168]

Gazete, sık sık halkın nazarını bu çalgıcı kızlara çevirmeye çalışarak, eğlence yerlerinde özellikle Osmanlı /yerli kızların da çalıştırıldığına dikkat çeker. *Hayâl*, bu işe bir çözüm getirecek tek yetkili merciin Altıncı Daire; yani Beyoğlu Belediyesi olduğunun farkındadır. Bu yüzden, sürekli mizahi yazılarında, gazinolarda çalıştırılan çalgıcı kızlara değinmeye çalışır, ancak Altıncı Daire'nin eğlence yerleri için harekete geçmesi söz konusu olmamıştır. En sonunda *Hayâl,* "Bir Varmış Bir Yokmuş" başlıklı yazısında Altıncı Daire'nin bu umursamazlığını eleştirir. Gazeteye göre, "*Galata'daki Alman ve yerli mahsulüyle karışık hânende ve sâzende kızlara mahsûs olan eğlenceli mahallere Altıncı Daire'nin nazar-ı dikkati*"[169] bir var, bir yoktur.

Halkın bir kısmı, gazinoların müdavimi haline gelmiştir. Öyle ki pek çok kişi cebinde para olmamasına karşın, ısrarla gazinolara devam etmeye çalışır: "*Pirinççi Gazinosu müdavimlerinin ceplerinde birkaç kuruş bulabilmesi.*"[170] ihtimali pek yoktur. Buna karşın, Karaköy ve Galata'da yer alan gazinolarda, akşamın geç saatlerinden sabaha kadar "vur patlasın" çalıp oynandığını öğrenmekteyiz. Kimi zaman, İstanbulluların havaların yağmurlu gitmesinden ötürü dışarı çıkıp da bu mekânlara gidemediğini ise *Hayâl* gazetesi şöyle anlatır:

---

[168] **Hayâl,** nr. 172, 22 Temmuz 1875, (10 Temmuz 1291), s. 3.
[169] **Hayâl,** nr. 173, 24 Temmuz 1875, (12 Temmuz 1291), s. 1-2.
[170] **Geveze,** nr. 5, 20 Ağustos 1875, 18 Recep 1292, 7 Ağustos 1291, s. 4.

> "*Geceleri Karaköy gündüzünü nisbette pek o kadar kalabalık ise de Voyvoda Yokuşu'ndan Kulekapısı'na doğru giden caddede Pirinççi ve Corci nâmlarıyla iki ve daha yukarı dört yol ağzını geçer geçmez Flâmme ve Kristal Gazinoları ve karşısında Concordia*[171] *beş gazino olup bunlar sabaha kadar vur patlasın çalıp çağırıyorlarsa da derûnlarında kimse bulunmayıp hâricden yani sokaktan seyr ediyorlar ve bunların yukarısında Petit Alkazar nâmıyla bir gazino daha olduğunu işittim ise de caddenin kaldırımları uygunsuz olduğundan geçmeye muvaffak olamayıp Galatasarayı'nın ittisâlindeki sokaktan Galata'ya müteveccih-i azîmet oldum. İşte Galata'da meyhânelerin üzerinde kızlar bulundurulur birtakım gazinolarla Amerika ve Arkadi kahveleri olup bunların derûnlarında dahi müşteri olarak hiçbir kimseyi göremedim. İşbu gazino ve kahvelerin kesâdları havalar yağmur olmak mülâbesesiyle halkın dışarı çıkamamalarından neş'et etme bir şey olmalı.*"[172]

Havanın müsait olduğu zamanlarda ise İstanbullular fırsatı kaçırmamakta büyük bir "telaş" içerisinde gazinolara koşmaktadırlar. Öyle ki kimi zaman gazinoda oturacak yer bile kalmaz, insanlar ayakta eğlenmek mecburiyetinde kalırlar:

> "*Geçen akşam Galata'dan Kulekapısı tarîkiyle halkın akın akın Beyoğlu'na doğru kemâl-i telâş ve heyecânla gitmekte ve on, on beş adımda bir 'Acaba geçen akşamki gibi kalabalık mıdır? Allah vere de öyle kalabalık olmasa idi.' diye yekdiğerlerine tefevvüh etmekte olduklarını görünce, 'Böyle telaşlarına bakılırsa bunlar mutlak temaşâya şâil mahalle gidiyorlar.' der ve mamafih Karagöz Beyefendi'nin tahsîn ü takdîrine mazhar olur derecede şeylere tesadüf eyleyeceğimi zihn-i tefekkür eder ve peşlerinden giderdim. Hâsılı gide gide (Kristal) nâm gazinoya gittik. Bir de kapıdan içeriye baktım ki hani ya – iğne atsak*

---

[171] "*Concordia Gazinosu, şimdiki St. Antoine Kilisesi yapılmadan önce, orada bulunan Douzio Sokağı'nın köşesindeydi.*" Behzat Üsdiken, "Eski Beyoğlu'nda, Restaurant, Birahane, Bar, Gazino ve Meyhaneler- VI", **Toplumsal Tarih,** S. 9, Eylül 1994, s. 32-33.

[172] **Hayâl,** nr. 204, 5 Ekim 1875, (23 Eylül 1291), s. 4.

> *yere düşmez- darb-ı meseli yok mu? İşte bu darb-ı mesel ancak buraya mahsus idi.*"[173]

Ancak, bu kalabalık mekanlarda bulunan insanlar, çalışan şarkıcı ve çalgıcılara eziyet ederler. Gazetelerden öğrendiğimiz kadarıyla bu eziyet, şarkıyı birkaç kere zorla tekrarlatmak ve ısrarla şarkı isteği yapmaktan iberettir.[174] İçeride aşırı derecede gürültü çıkartan, şarkı isteği uğruna kavga eden İstanbullular, Altıncı Daire görevlileri tarafından da uyarılmamakta ve bu "rezalet" böylece sürüp gitmektedir:

> "*Efendim! Galata'ya geçtiğiniz var mı hiç? Gitmeyeniniz yoktur. Elbette Beyoğlu'ndaki Kristal Gazinosu'nu görmüşsünüzdür. Rezâlet mi dedin? Rezâlet mi dedin? Dizde değil boğaza kadar çıkmış. Hanım bizim halkımızda da ne kadar acayip adamlar var şantöz bir kere senaya çıktı mı kimisi zozef, kimisi runti runti, kimisi Kostantinopoli diye bağırıyor! Bîçâre kız ne söyleyeceğini şaşırıyor! Bir gürültüdür gidiyor. Hatta geçen akşam Rumca bir kantoyu birkaç defa tekrâr ettirmişler az kalmış bir kavga çıkıyormuş ben öyle yerleri sevmem benim zevkime neresi gidiyor bilir misiniz? Gazinonun kapısında Altıncı Daire komiserlerinden birkaçı duruyor da 'Cânım böyle gürültü etmeyin, edebsizliğin manâsı yoktur.' demiyorlar.*"[175]

---

[173] **Hayâl,** nr. 207, 12 Ekim 1875, (30 Eylül 1291), s. 3-4.

[174] Çalgıcılara zorla şarkı çaldıranların yanı sıra, zor kullanarak Rum marşı çaldıranlar da olmuştur: "*Geçen gece Beyoğlu'nda Kristal'de mukaddema hükûmet-i seniyye tarafından çalınması taht-ı memnûiyyete alınmış olan marşın, orada mevcut olan Rumların ikdamıyla mızıkacılar çalmağa bed' eylediklerinde, İslâmdan bulunan bazı zevat bu marş Devlet-i Aliyye aleyhine yapılmış bir şey olduğunu beyan ederek çalınmaması ihtar olunmuş ise de mevcut olan Rumlar mızıkacılara hitaben 'Çalacaksınız!' diyerek birtakım tefevvühata cür'et eylemişer, nihayet tarafeyn hiddetlenerek hayli gürültü zuhur etmiş ise de derakap Beyoğlu zabıtası tarafından yetişilip memnu olan marşı çaldıkları için çalgıcılar ile çaldırmağa sebep olanlar ahz ü girift olunarak niza bertaraf olmuştur. Bu marş için birkaç defalardır Beyoğlu'nda bazı mahallerde niza vuku bulmuş olduğundan, bu misillü marşın fîmâ-ba'd mızıkacılar tarafından çalındığı hâlde ağır bir cezaya uğrayacağı Beyoğlu zabıtası tarafından ihtar kılınırsa, bundan böyle bu misillü niza vuku bulamayacağı şüphesizdir.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 449.

[175] **Hayâl,** nr. 209, 16 Ekim 1875, (4 Teşrinievvel 1291), s. 4.

Hayâl gazetesi okuyucularını ve özellikle de Altıncı Daire'yi; yani Beyoğlu Belediyesi'ni, Kristal Gazinosu'nda görülen "rezalet"ler konusunda o kadar çok uyarır ki buna karşın gazeteyi dinleyen, dikkate alan çıkmaz. En sonunda, gazetenin tam olarak açıklayamadığı bir "rezalet" gerçekleşir. *Hayâl,* bu rezaletin ardından yetkilileri bir kez daha uyarma gereği duyar ve bunun önü alınmazsa daha büyük fenalıkların ortaya çıkacağını belirtir. Gazete, görevini yapmaktadır, ancak yetkililerin gazeteyi umursadığı söylenemez:

> "*Kristal'de olan rezâleti duydunuz mu? Gazeteler yazıyor. Ama... Onlar rezalet olduktan sonra yazıyorlar biz rezalet olmadan evvel def'âtle haber vermiştir. Sözümüze havale-i sem-i îtibar olunmadı. Tekrar haber veririz.. Geçen akşamki rezâlet bir şey değil. Eğerçi bu fenalığın önü alınmaz ise bu gidişle daha büyüğü çıkacak. Bunun mesuliyeti de def'ine çare bulunmak mümkün iken ihmal edenlerde kalacak.*"[176]

1876 senesine gelindiğinde, halktaki eğlence merakı o kadar artmış bir vaziyettedir ki Beyoğlu ve Galata'da yer alan gazinolar, insanlara yetmez olmuştur. Böyle olunca çoğu meyhane, bulundukları mekânlara çalgılı yerler açarak gazino-meyhane arası bir şekilde hizmet vermeye başlar. *Hayâl* gazetesi durumla alay etmek için, sanki böyle bir şey yokmuş gibi davranarak şu cümleyi kurar:

> "*Galata ve Beyoğlu'nda sefâhat ol dereceye varmalı ki meşhur gazinolar kifâyet etmeyip birtakım meyhanelerin üzerine çalgılı mahaller küşâd olunmalı (...) ki sana havadis yazayım.*"[177]

Kısacası, gazinolara gidip eğlenmek, bu uğurda para sarf etmek ve uykusuz kalmak, ilk dönem mizah gazeteleri açısından olumlu şeyler değildir. Dolayısıyla *Latife,* "*Eğlenmek efkârıyla Galata ve Beyoğlu gazinolarında olanca paralarını sarf edip*

---

[176] **Hayâl,** nr. 213, 26 Ekim 1875, (14 Teşrinievvel 1291), s. 4.
[177] **Hayâl,** nr. 239, 9 Mart 1876, (26 Şubat 1291), s. 3-4.

sabaha kadar uykusuz kalanların."[178], "Şaşarım Aklına" diyerek, gazino eğlencelerine tepki göstermiştir.

2.1.3. Kumarhaneler[179]

1870'li yıllarda, yasak olmasına karşın kumar oynayan ve oynatan insanlar bulmak mümkündü. Dönemin ciddî gazetelerinden olan Basiret'te, İstanbul'da ne yolda kumar oynandığına ve bu oyunun insanları nasıl perişan ettiğine dair bilgiler bulmak mümkündür. Basiretçi Ali Efendi, sabahlara kadar kumar oynayan insanların bulunduğunu haber vererek, bu "habasetin" bir an evvel yasaklanması gerektiğine vurgu yapmıştır.[180] Alenen oynanamayan kumar, kahvehanelerde gizlice oynanıyor ve oynayanlar da genellikle mekândan perişan bir vaziyette çıkıyorlardı. Mizah gazetelerinin tabiriyle, insanları "soyup soğana çeviren" kumarhaneler, İstanbullular için büyük bir tehdit oluşturmakta ve kahvehaneler birer kumar tuzağı hâline dönüşmekteydi. İşte bu konuda İstanbulluları uyarmak isteyen *Letâif-i Âsâr,* Galata'da bulunan bir kahvehanenin açık adresini vererek ve mekânı ifşa ederek halkı uyandırmaya çalışır:

> "*Aman Galata tarafına gitmeyin. Giderseniz de Kürkçülere doğru uğramayın, uğrarsanız da orada (31) numaralı kahveye benzer kumarhaneye girmeyin. Sonra soyulup soğana dönersiniz ben karışmam ha! Aman durunuz hazır hatırıma gelmiş ve bir sıracık düşürmüş iken bari bir nebzecik söyleyeyim. Geçen gün söz dinlemez bir ahbâbımla*

---

178 **Latife,** nr. 3, 27 Eylül 1876, (15 Eylül 1292), s. 3.

179 "*Tanzimat Fermanı ile Batı'ya yöneldikten sonra Batı'dan ülkemize aktarılan eğlencelerden biri de 'kumar'dır. Batılılar bu oyunla da uğraşılan düzenli toplantı ve dinlenme yerleri yapmışlardı. Kulüp denilen bu Avrupalı kuruluş Türkiye'de ilk kez 1870 yılında İstanbul'da, hem de İstanbul semtinde açılmıştır. Ali Paşa sadrazam, Mısırlı Fazıl Paşa da maliye nazırı bulunuyorlardı. Kulübün asıl kurucusu Mustafa Fazıl Paşa idi. Çemberlitaş dolaylarında Meşrutiyet'ten sonra Evkaf Nezareti olarak kullanılan, bugün İstanbul dinî kuruluşlarınca işgal edilmekte olan Asım Paşa Konağı uygun görülmüş, döşenip düzenlenmiş, kulüp burada açılmıştı. Döşeme giderlerinin tümünü Mustafa Fazıl Paşa kendi kesesinden ödemişti.*" Refik Ahmet Sevengil, **İstanbul Nasıl Eğleniyordu (1453'ten 1927'ye kadar)**, Haz. Sami Önal, İletişim Yay., 3. Baskı, İstanbul, 1990, s. 120.

180 Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 451-452.

karşıya geçerek şuracık buracık derken bizi felek Kürkçülere kadar düşürdü. Oraların ahvâlini lâyıkıyla bilemediğimizden etrafımıza bakışarak şurası ne imiş burası ne imiş diyerek bir kahvehânenin önüne geldik. Bir de bakayım ki içerisinde azim bir panayır kurulmuş değme gitsin. Tuhafı ve benim gönlümü celb eden yeri neresi? Girip çıkanın nihayeti yok. Bazısı ağlar ve bazıları da güler. Girip çıkıyorlar artık merâkımız bir kat daha artıp uzatmayalım içeriye girdik. Evvelâ gördüğüm hârikü'l-âdenin biri ve belki de birincisi bir kocaman adam sandığın başına oturmuş. Kimisi para veriyor, kimisi alıp gidiyor. Bu hâle taaccübde iken zâhir bu da bir yolda sarraf olmalıdır dedim lakin sarrafa da benzemez insana da benzemez öyle korkunç kıyafet bir şey (...)"[181]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, Galata'ya gelen seyyah, burada bulunan Komisyon Hanı'nın önünde pek çok insanın biriktiğini ve bir şeyler seyrettiklerini fark eder:

"*Fakat binânın içerisi omuz omuza dolmuş kemâl-i heyecân ve telaşla bir yaygaradır gidiyor. İçeriden çıkanların ekserîsinin benizleri atmış olduğu hâlde dalgın dalgın giderlerdi. Yanımda bulunan adamdan orasının ne olduğunu sordum. Oranın adı Komisyon Hanı olup derûnunda bulunanların dahi hava oynamakta olduklarını söyledi. Ben de oyun, hâlî vakitte eğlence içindir, bunda ise bir gûna eğlence hâli göremiyorum, bahusus bunlar insan hâlinden çıkıp ekserîsinin benzi atmış ve kendini gâib etmiş bir hâldedirler deyince 'Bu oyun para oyunudur hatta bazıları bu oyunda kâffe-i servetlerini gâib ederek kendilerini telef etmeye mecbûr olanlar da vardır.' diye cevap verdi.*"[182]

---

[181] **Letâif-i Âsâr,** nr. 86, 25 Mart 1872, 15 Muharrem 1289, 13 Mart 1288, s. 4.
[182] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 21, 18 Haziran 1873, (6 Haziran 1289), s. 3-4.

Türklerin bu şekilde havadan para kazanmaya meraklı olduklarına şaşıran Amerikalı, Bu oyunun dehşetli bir şey olduğunu özellikle vurgular.

Kumar oynayanlar, bütün kazançlarını kumar oynatanlara kaptırarak, her zaman ağlayan taraf olmuşlardır. Bu yüzden, *Letâif-i Âsâr,* "*Kumar oyunlarında para kazanırım hulyâsında bulunanlara.*"[183] "Allah akıllar vere." diyerek, kumar hevesine kapılanlara hem acır, hem güler.

1875 senesinde, İstanbul'da halk arasında moda haline gelen bir kumar oyunu da beziktir. Bir çeşit iskâmbil kâğıdı oyunu olan bezik, Beyoğlu'nda bulunan mağazaları da hareketlendirmiş ve bir sene içinde bir milyondan fazla bezik markası siparişi gelmiştir. Halktaki bu bezik oyunu merakına akıl erdiremeyen *Meddah* şaşkınlığını şöyle dile getirir:

> "*Beyoğlu'ndaki mağazalarınn yalnız bu sene Avrupa'dan bir milyondan ziyâde bezik markası getirtmiş olduklarını ve bunların cümleten sarf olunduğu cihetle yeni bezik öğrenmiş olanların tekrâr ısmarlanan markaları dört gözle beklediklerini erbâb-ı tedkîkten birisi haber veriyor...! Bezik markası ne demek mi diyorsunuz? Ha... Anlatayım. Bezik diye dört deste iskambil kâğıdıyla oynanılır bir nev' kumara denir. Bezik markası demek de onun sayılarını yazmak için tahtadan yapılmış hesâb pusulası demektir... İşbu hesâb pusulası yahud bezik markası rivayete göre tamam yarım liraya satılmakta olup hâlbuki bunun fî nefsü'l-emr beş kuruşluk malı ve işi yok imiş! Bu oyunun bu sene İstanbul modası olduğunu ve ekser halkımızın buna ibtilâ ettiklerini rivâyet ediyorlar. Allah akıllar versin...!*"[184]

Genellikle, Galata ve Beyoğlu bölgesinde bulunan kumarhaneler, gazeteleri oldukça rahatsız etmiş ve bu mekânlarda çeşitli "rezalet"lerin görüldüğü sık sık dile

---

[183] **Letâif-i Âsâr,** nr. 9, 26 Ocak 1875, 18 Zilhicce 1291, 14 Kanunusani 1290, s. 78-79.
[184] **Meddah,** nr. 1, 21 Şubat 1875, (15 Muharrem 1292), s. 2-3.

getirilmiştir. Dolayısıyla, *Hayâl* gazetesinin tek dileği bu kumarhanelerin bir an evvel kaldırılmasıdır. Gazete, "Gayri Bir Horoz Keseceğim" başlıklı yazısında, neler olursa horoz keseceğini belirtirken Beyoğlu'na ve kumarhanelere de değinir: "*Beyoğlu rezâletleri def' edilirse, kumarhaneler kaldırılırsa.*"[185]

2.1.4. Meyhaneler /Meyhaneciler

Gazinolar kadar meyhanelere de vakit geçirmek için giden İstanbullular, bu mekânlarda içtikleri alkollü içkilerin zamlanmasından şikâyet ederler. Bu şikâyetlerini gazetelere gönderdikleri varakalarla dile getirmeye çalışan insanlar, hiç olmazsa meyhanecilerin zam yapmadan önce bir ilan neşrederek halka bilgi vermelerini isterler:

> "*Kimi Çorapçı Hanı'ndaki meyhanecinin her akşam elli paraya verdiği bir şişe mastikayı on para zam ile altmış paraya satması şöyle dursun hiç olmaz ise evvelce buna dâir bir îlân neşretmemesinden şikâyet ve suâli. (Bak bu şikâyete diyecek yok.)*"[186]

Meyhanelerde ilginç olaylar da yaşanabilmektedir. Meyhane muhabbetine fazla dalan, alkol alıp keyiflenen ve sarhoş olan kimi kişiler, zevkten öyle bir hâle gelirler ki kendilerine zarar vermeye başlarlar. *Latife*'nin verdiği habere göre, Büyükdere'de bulunan meyhanelerin birinde, sarhoş bir kişi bıçakla kendi başını kesmiştir. Gazetenin olayı abartarak verdiğini düşündüğümüz haberi ise şöyledir:

> "*Mesmûâta nazaran Büyükdere'de Maltız Çarşısı'nda üç nefer maltızlı bir meyhânede çakmada bulunduklarından birisinin ol radde meyhâne muhabbeti zevkine gelerek kendi bıçağıyla kendisinin başını kesmiştir.*"[187]

---

[185] **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.
[186] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 5, 3 Ağustos 1871, 5 Cemaziyelevvel 1288, 22 Temmuz 1287, s. 2.
[187] **Latife,** nr. 31, 16 Haziran 1875, 4 Haziran 1291, 13 Cemaziyelevvel 1292, s. 1-3.

Meyhaneler, sadece kendi bünyesindeki insanlara zarar vermemekte, aynı zamanda meyhane etrafından geçmek zorunda olan vatandaşları da kötü kokusuyla rahatsız etmektedir. Üsküdar'da bulunan bir meyhane, uygunsuz bir yerde bulunduğundan, etrafa kötü koku saçar:

> "*Uygunsuz mahalde bulunan bazı meygedelerin titiz meşreblilere taaffünü bazı dokunduğundan bunun indifâı için ne yolda şikâyet edilmesi hususu bekçi ve sakalar komitesinde mevki'-yi müzâkereye konulmuştur.*"[188]

2.1.5. Kafe Şantanlar

Fransa'nın Paris şehrinde gelişen ve müzikli kahve olarak da nitelendirebileceğimiz kafe şantanlar, Osmanlı kültürüne Fransa'dan geçmiştir. Paris'te, ilk kafe şantanlar on sekizinci yüzyılın ilk yarısında açılmıştır. Daha sonraki dönemlerde konser kafelere dönüşen bu mekânlarda; tiyatro, akrobasi ve dans gibi sanat dalları da gösterilegelmiştir.[189] Osmanlı Devleti'nde, müzikli eğlence yeri olarak karşımıza çıkan bu eğlence yerleri, ilk dönem mizah gazetelerinde genellikle olumsuz özellikleriyle karşımıza çıkıyor. Edebden yoksun davranışların söz konusu olduğu kafe şantanların birer edep yuvası hâline dönüşmesi, *Hayâl* gazetesinin temennisidir. "Bir Gün Gelecek ki" başlıklı metinde, bu temenniye şöyle yer verilmiştir: "*Beyoğlu kafe şantanları tarîk-i terakkîde Gedikpaşa Tiyatrosu gibi birer mekteb-i edeb hâline vâsıl olacak.*"[190] Ahlâka aykırı davranışların sergilendiği kafe şantanların rahatsızlık veren bir başka yönü ise yüksek sesli çalgılarıdır. *Hayâl* gazetesi, bu mekânlarda çalınan Avusturya, Makedonya ve Romanya çalgılarının insanları sağır edecek vaziyette olduğunu iddia eder. Hattâ yayımladığı mizahi bir

---

[188] **Latife,** nr. 35, 1 Temmuz 1875, 19 Haziran 1291, 27 Cemaziyelevvel 1292, s. 2-3.
[189] Cenk Güray, "İki Kenti Birleştiren Kadim Miras İstanbul'dan Paris'e Kahve ve Kahvehane Kültürü", **İz Atılım Üniversitesi Dergisi,** S. 9, Ocak 2010.
[190] **Hayâl,** nr. 123, 9 Aralık 1874, (27 Teşrinisani 1290), s. 3.

istatistikte, İstanbul'da "*kafe şantanlarda Nemçe ve Ulah muzıkalarından.*"[191] sağır olanların sayısını 4791 olarak vermiştir.

Kafe şantanlarda, yüksek sesten hasıl olan rahatsızlık ve uygunsuz davranışlardan ötürü görülen edebsizlik varken, hâlâ İstanbulluların bu mekânlara devam ediyor olması, gazeteler tarafından anlaşılamaz. Dolayısıyla *Hayâl* gazetesi, neşrettiği mizahi sözlükte, kafe şantanın tanımını şöyle yapar: "*Müdâvimleri istekleriyle devâm eder bir nev' tımârhâne.*"[192]

Eğlence kültürünün bir parçası olan alkollü içki ve yol açtığı sorunlar da ilk dönem mizah gazetelerinin değindiği konular arasındadır. Alkollü içki yüzünden sarhoş olan insanlar, aklî melekelerini yitirmekte ve ne yaptıklarını bilemez hâle gelmektedir. Kendilerine verdikleri zararın yanı sıra etraflarında bulunanlara da çile çektiren sarhoşlar, mizah gazetelerince alaylı bir şekilde ele alınmış ve eleştirilmişlerdir. Bir sarhoş ile beygirci arasında geçen aşağıdaki muhaverede, ısrarla hakkını; yani parasını isteyen beygircinin karşısında ne dediğini bilmeyen bir sarhoş vardır ve işin sonu doğal olarak zabtiyeye varır:

> "*(...) Be- Evet evet ne zannettin para ya! Bedava mı?*
>
> *M- Öyle mi? Ya! Peki para a peki peki hemşeri bana bak hani ya ben yok mu ben para ah sen de para ne kelime benden tıkır tıkır altın istemeli.*
>
> *Be- Aman yâ Rabbî ne lakırdı anlamaz sarhoşa çattık. Herif ben senden altın istemem hakkımı isterim hakkımı ver be! Saat üçe geldi insâfın yok mu be!*
>
> *M- O! Üçe mi? Üçe ha! Üçe öyle mi? Üçe? Tamam üçe?*
>
> *Be- Adam ne utanmaz sarhoş imişsin be! Adam sabahtan akşama kadar hayvana bindik gezdik de hakkımı vermesini istemiyorsun her lakırdıyı doğru söylersin de paraya gelince sapıtıverirsin.*

---

[191] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.
[192] **Hayâl,** nr. 225, 7 Aralık 1875, (25 Teşrinisani 1291), s. 4.

M- Ben mi ben a ben hani ya ben yok mu ben oldukça hovardayım sarhoş değilim iyice gözünü aç da sen bana dört göz ile bak ben a hovardayım hovarda!!!

Be-Ulan ne bağırıyorsun be! Ne ..k olursan ol benim paramı ver.

M- Para mı! Adam iftira mı edeceksin ben senden ödünç para mı aldım Allah göstermesin!

Be- Of aman zabtiye gel şu sarhoşu al...

Zabtiye- Ulan utanmanız yok mu? İki saattir bunun burasında hırıltı gürültü ediyorsunuz.

Be- Seni sarhoş köpek seni.

M- Ben mi ben ha! Ben öyle mi sarhoş köpek a peki. Sabah konuşuruz."[193]

Sarhoşlar, her zaman gazetelerin alay konusu olmuş ve onlar, acınması gereken zavallılar olarak okuyucuya sunulmuştur; çünkü bu tip insanlar o kadar çok içip sarhoş olurlar ki gözlerini ancak hamal küfesinde açabilirler: "*Yemiş'te çakıp da küfe içinde ayılanlara vay vay vay canım!*"[194]

2.1.6. Lokantalar

İstanbul lokantaları mizah gazetelerinde genellikle olumsuz yönleriyle yer bulmuş ve eleştirilmiştir. Müşterilerine temiz bir şekilde hizmet vermeyen lokantalar, gazetelerin alaylı yayınlarına malzeme olmuşlardır. *Hayâl*, gelecek seneye dair mizahi tahminlerin yer aldığı bir yazıda, lokantalar hakkındaki temennisini şöyle açıklar:

"*İstanbul'da öyle bir lokanta açılacak ki garsonları hiç olmazsa haftada bir kere olsun ellerini yıkayacaklar ve müşterilere yemek getirirken ağızlarında olan cigaraları bir yere bırakacaklar. Bu*

---

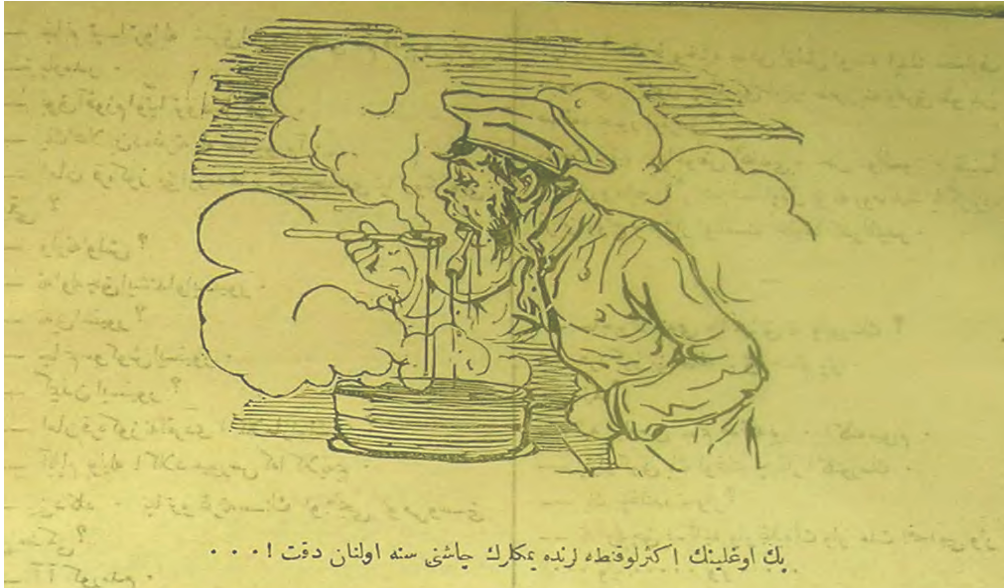
[193] **Letâif-i Âsâr,** nr. 83, 13 Mart 1872, 3 Muharrem 1289, 1 Mart 1288, s. 2.
[194] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 4.

lokantaların havlu ve peşkir takımları üç ayda bir kere mutlaka yıkanacak."[195]

Alafranga lokantaların ne kadar yavaş işlediğini ise Tiyatro'dan anlamaktayız:

" *Alafranga bir lokantada yemek ısmarladığın vakit te'cil etme. Yat rahatına bak. İster isen öbür güne kadar uyu. Fakat yemeği mutlak o gün yemek arzusunda bulunur isen bir gün evvel ısmarla.*"[196]

İstanbul'un hemen hemen her semtinde yer alan lokantalar, mizah gazetelerinin hedefi haline gelmiştir. Gazeteler, lokantalardan duydukları rahatsızlıkları sadece yazılar yazarak dile getirmemişler, çeşitli karikatürler yayımlayarak da tepkilerini göstermişlerdir. Bu karikatürlerden bir tanesi *Hayâl*'de karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu cümleye yer verilmiştir: "Beyoğlu'nun ekser lokantalarında yemeklerin çeşnisine olunan dikkat!..."



Resim-4 Hayâl, nr. 51, 11 Nisan 1874, (30 Mart 1290), s. 4.

---

[195] **Hayâl,** nr. 44, 26 Mart 1874, (14 Mart 1290), s. 2-3.
[196] **Tiyatro,** nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 3.

Yemek yenilen mahalller, ister Beyoğlu’nda olsun, ister Balıkpazarı’nda, ister lokanta, ister aşçı dükkânı olsun, hep kötüdür. Ancak, bu kötülük derece derecedir; yani Beyoğlu’nda bulunan bir Luxemburg Lokantası, bütün kötülüğüne rağmen, Balıkpazarı’ndaki aşçı dükkânlarının yanında iyi kalmaktadır:

> “*Karagöz bil bakayım Beyoğlu’nda Luxemburg Lokantası’nda yemek yiyenler deli midir, akıllı mıdır?; Sen de bil bakayım Luxemburg Lokantası’nı beğenmeyip de Balıkpazarı’ndaki aşçı dükkânlarında yemek yiyenler akıllı mıdır, deli midir?*”[197]

Lokantalar, temiz olmamaları ile ön plâna çıkmışlar ve gazetelerce eleştirilmişlerdir. Öyle ki lokantalardaki tabakları köpeklerin yaladığı bile iddia edilmiştir. Bu iddia *Hayâl*’de bir karikatür ile dile getirilir. Karikatürün altında lokanta sahibine ait olan şu cümleye yer verilir: “-Buyurun efendim! Korkmayın efendim! Isırmaz efendim! Ama bilmezsiniz efendim! Bu zeki hayvanın tabaklarımızın temizlenmesine efendim ne kadar yardımı var efendim!!!”



Resim-5 Hayâl, nr. 163, 1 Temmuz 1875, (19 Haziran 1291), s. 4.

197 **Hayâl,** nr. 181, 12 Ağustos 1875, (31 Temmuz 1291), s. 1-2.

Hayâl, "Olmasa İdi" başlığı ile verdiği bir metinde ise lokantalara şöyle değinmiştir: "*Bazı lokantalarda taaffün etmiş etler.*"[198] Gazete, bu cümleyi kurarak, lokantaların kimisinde kokmuş et bulundurulduğunu duyurmuş olur.

2.1.7. Kahvehaneler

İlk dönem mizah gazetelerinde, kahvehaneler[199] ve içerisinde çalışan kahveciler hakkında da malzeme bulmak mümkündür. Kahvecilerin müşterileriyle olan diyalogları, onlara karşı hitâb şekilleri, mizah gazetelerine yansımıştır. *Terakki*'de verilen bir habere göre, Süleymaniye'de yer alan bir kahvehanede[200], 1870 yılı olmasına karşın, hâlâ eski zürefâ kahvehânelerinin[201] hâlleri yaşatılmaktadır. Öyle ki kahveci ile zarif bir müşterinin nazmen ettikleri muhavereyi, gazete aynen nüshasına derc eder:

---

[198] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.

[199] "*16. yy'dan itibaren faaliyete geçen ve İstanbul'un değişik halk kesimlerinin kendi aralarındaki toplumsal iletişimi sağlama, boş zaman değerlendirme, eğlenme vb gibi dindışı ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde birbirinden farklı kültürel gelenekleri üretip yaygınlaştıran ticari amaçlı mekânlar.*" Ekrem Işın, "Kahvehaneler", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, s. 386.

[200] "*16. yüzyıldan itibaren Osmanlı sosyal hayatında yerini alan kahvehaneler, Osmanlı'nın altın çağını yaşadığı bu yüzyıldan başlayarak Tanzimat'ta, Meşrutiyet'te ve sonrasında Cumhuriyet döneminde yaşanan sosyal değişim ve Batılılaşma sürecinde aktif mekânlar olarak yer almıştır. Kahvehaneler bu değişim esnasında eleştiri gibi, kültürel dönüşüm ve değişim süreçlerinin en önemli araçlarından birini bünyesinde barındırabildiği için etkin bir role sahiptir. Özellikle Tanzimat sonrasında ortaya çıkan kültürel çeşitlilik ve sosyal zenginliğin en iyi gözlenebildiği kurumlardan biri olarak kahvehaneler, gündelik hayatı ev, çarşı ve cami arasında sıkışmış sıradan Osmanlı insanını ev hayatından sosyal bir hayatın içerisine çekebilmiştir. Zamanla sebebiyet verdiği kültürel etkileşimle Türk siyasi, sosyal ve kültürel hayatının geçirdiği değişim sürecinde önemli bir yer teşkil etmiştir. Osmanlı toplumunda kahvehanelerin önderlik ettiği bu etkileşim sürecinin başlaması, bir anlamda gelenekler içerisinde yaşayan ve dar bir çerçeveye bütün hayat kurallarını ve yaşam tarzını sığdıran insanlar için geleneklerin kırılma noktasından öte, sıradan insanın özgürleşmeye başladığı bir süreç olarak da algılanabilir. Elbette ilk başlarda sohbetlerin konusu belirli geleneksel sınırlar içerisinde kalmış ise de kahvehaneler zamanla müdavimlerin özelliklerine göre, gündelik hayatı ve sosyal yaşamı derinden etkileyebilecek sohbetlerin ve bilgi alışverişlerinin yapıldığı mekânlar olmuşlardır.*" İsmail Ediz, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Kahvehaneler ve Sosyal Değişim", **Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi,** Cilt 10, S. 1, Yıl: 2008, s. 180.

[201] "*Kahvelerin genel olarak ortaya çıkışı 1550'lerden sonradır. Çünkü içecek olarak kahvenin keşfi aşağı yukarı bahsedilen tarihlerdedir. Keşfedildiği coğrafya İslâm dünyası içindedir ve bu nedenle de İslâm toplumlarında tüketim normlarını belirleyen günah, mekruh, câiz olma vb. ölçütler açısından ölçüye vurulur. Kahve tanelerinin içindeki kafeinin etkisi; uyarıcılık, ilgi yoğunluğu, zindelik, dinçlik olduğu için, açıkçası bir yanılsama yarattığı ve bu kahve tanelerinin kömür derecesinde kavrulup daha sonra suyunun içilmesinin zararlı olup olmadığı tartışmaları uzun bir müddet devam ettikten sonra nihayete bağlanmış ve yoğun olarak tüketilen bir içecek olmuştur kahve.*" Kerem Ünüvar, "Osmanlı'da Bir Kamusal Mekân: Kahvehâneler", **Doğu Batı**, S.5, 1998, s. 191.

“Müşterinin Hitâbı

Tîz kahveci bir kahve[202] *pişir ve kederim var*
Yorgunluk alayım gidecek hayli yerim var

Enfiyeci dükkânına vardım afyon yok
Tiryaki-mizacım nice nakıs kaderim var

Aldım hele Parmakkapı'dan bu koca duhânı
Tönbeki-yi şirâz içerim çay şekerim var

Mey nûş ederim her gece bir taze elinden
Esrâr-ı muhabbetten efendim haberim var

Laf bitti seni eyledim Allah'a emanet
Gitme pek uzak haneye doğru güzerim var

Kahvecinin Cevabı

Al kahveyi[203] *sus sanki benim derd-i serim yok*

---

202 “*Kahvenin Türklerce duyuluşuna, Türkiye'ye, İstanbul'a gelişine âit değişik tarihler vardır: Şimdilik 1517 en eski târih gibidir. 1543'te ortaya çıktığı, aynı yıl İstanbul'a kahve getiren gemilerin Ebüssuut Efendi tarafından deldirilerek yüklerinin denize döküldüğü, 1552'de 1554-1555'lerde, 1560'ta, 1561-1562'lerde hattâ 1591'de dahi geldiği yolunda kayıtlar saptanmıştır. Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver'in belirttiği 'Kahve-hâne mahall-i eğlence' târih lafzından çıkan (100+5+6+600+1+50+5+\40+8+30+1+20+30+50+3+5=) 959 tarihi, İstanbul'daki ilk kahvehânelerin, Peçevi'nin belirttiği H. 962'den üç yıl önce 1551-1552'de açıldığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu konuda yapılacak araştırmaların bizi, yeni ve daha güvenilir bilgilere ulaştırması mümkündür. Şimdilik söylenebilecek olanlar, özetle: zaman zaman, Ulemâ Fetvâsıyla, mekrûh ve harâm sayılmasına, yasaklanmasına rağmen kahvehânelerin XVI. yüzyılın ikinci yarısı başlarında İstanbul'da açıldığının bilindiğinden; III: Murad ve IV. Murad dönemlerindeki yasaklamalara ve kovuşturmalara rağmen kahvenin ve tiryâkilerinin ortadan kalkmadığından; kahvenin yine ulemâ fetvâsından sonra, XVII. yüzyılda harâmlar kategorisi dışına çıkarıldığından, Karacaoğlan'ın 'Ağalar beyler içerler' mısraından da anlaşıldığı üzere, bir süre lüks tüketim maddeleri arasında yer aldığından, giderek yayılma alanını genişlettiğinden ve nihâyet XVIII. yüzyılda İmparatorluğun köylerine dek girip yerleştiğinden ibârettir.*” Halil Erdoğan Cengiz, “Kahvenin Kirli Çamaşırları”, **Tarih ve Toplum,** S. 101, Mayıs 1992, s. 284.

Açsam sana esrârımı görsen nelerim yok

Kaldım yalnız kaçtı çırak kalfa savuştu
Derdim yanacak kimseye sanma kederim yok

Girmez elime günde benim üç kuruş olsun
Kimden alayım kahve[204] *tükendi şekerim yok*

Bir dirhemi bir kıta afyon yutup akşam
Gök kandil olup yatmadan özge hünerim yok

Sersemliğime bakma safâ geldin efendim
Vallahi ne senden ve ne benden haberim yok"[205]

Kimi zaman gazetelere olumsuz taraflarıyla yansıyan kahveciler, müşterilerini tam anlamıyla memnun edememekte ve fazla para talep etmektedirler. Bir *Letâif-i Âsâr* yazarı, kahvecilerle ilgili başından geçeni anlatırken, onların haksız olduğunu özellikle vurgulamıştır:

> "*Yaz geldiğinden herkes Kâğıthâne'ye gidiyor. Biz de gidelim diyerek bir arkadaşla geçen pazar gittik. Bilmem hikmeti parasızlık mıdır nedir Kâğıthane ol kadar tenhâ idi ki birkaç nîm yani acı su frenginden ve birkaç kahveciyle Kıbtî karılarından başka kimse yok. Biraz gezip bir kahvede oturduk. Bir iki saatten sonra kalktık. Kahveciye birerden iki*

---

[203] "*Gönül sohbet ister kahve bahâne deyip de yola çıkmış cemiyetimiz, manevi bünyesinde var olan sohbet etme ihtiyâcını, diğer müesseselere olduğu gibi, kahvehânelere de tatbik etmiş; onları da gerek işleyiş, gerekse mimari ve tezyînî bakımdan belirli kaidelere oturtmuştur. Böylece, yolun sonunda, kendisini, en güzel misallerini eski İstanbul'da verdiği, kahvehanelerde bulmuştur.*" İbrahim Numan, "Eski İstanbul Kahvehanelerinin İçtimai Hayattaki Yeri ve Mimarisi Hakkında Bazı Mülahazalar", **Kubbealtı Akademi Mecmuası,** Yıl: 10, S. 2, Nisan 1981, s. 57.

[204] "*Kahvenin asıl lugat manası 'şarap' demektir. Fakat sonraları bugünkü manası şeklinde kullanılmaya başlanmıştır.*" Hikmet Turhan Dağlıoğlu, "Kahve Hakkında", **Ehlikeyfin Kitabı,** Haz. Fatih Tığlı, Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 53.

[205] **Terakki,** nr. 3, 20 Kasım 1870, 25 Şaban 1287, 8 Teşrinisani 1286, s. 4.

kuruş kahve[206] *parası verdik. Herif bunu beğenmeyip ikişer kuruş isteyip birçok gürültü ile bizden paraları aldı. Vâkıa böyle seyir yerlerinde kahveye*[207] *vesâireye ziyâde para verilir. Lakin bizim Kâğıthâne kahvelerine göre değil. Hakkâniyet aranır ve insâf olunur ise onlar bize vermeli; çünkü bir fincan kahveye bedel birçok soğuk ve toz toprak alıyoruz.*"[208]

İstanbul'un çeşitli semtlerinde kahvehaneler[209] bulunmakla beraber, bazı semtlerin kahvehaneleri diğerlerine göre daha çok rağbet ve talep görebiliyordu. Bu yerlerden biri ise Yenikapı'dır. Burada bulunan kahvehanelerdeki kalabalık, ancak "izdiham" kelimesiyle ifade edilebilmiştir: "*İzdihâm pek ziyâde olup Galata borsası ve Bitpazarı bunun yanında hiçbir şey değildir.*"[210] Ancak, bu kalabalığı oluşturan insanlar tamamen "boş gezenler"den ibarettir: "*Kahvehaneler boş gezenler ile dolduğundan laklâkiyât kesret üzeredir.*"[211] Bu "laklâkiyât"ın ne üzerine olduğunu ise bize *Tiyatro* gazetesi şöyle açıklar:

---

[206] "*Kökboyasıgillerden bir ağaç. Yirmi kadar türü olan bu ağacın en önemlisi Arabistan kahvesidir. Aynı ağacın meyve çekirdeği. Kahve çekirdeklerinin kavrulup dövülmesi veya öğütülmesiyle elde edilen toz. Kavrulmuş kahve çekirdeklerinin veya bunlardan elde edilen tozların suda kaynatılmasıyla hazırlanan içecek.*" **Meydan Larousse,** Altıncı Cilt, Meydan Yayınevi, İstanbul, s. 779.

[207] "*Kahvenin anavatanı hakkında bugün artık tartışmasız kesin bilgilere sahibiz. Güney Etiyopya'nın (Habeşistan) yüksek yaylaları, yabani kahve bitkisinin doğal olarak yetiştiği bölgedir. Çok eski zamanlardan beri yerli halk bu bitkinin tanelerini un haline getirip bir çeşit ekmek yapıyor ve bu besin türü kabile hayatının temel ihtiyaç maddeleri arasında yer alıyordu. Bu açıdan bakıldığında kahve içme alışkanlığından önce, yeme alışkanlığının geçerli olduğunu belirtmek gerekir. Kahvenin mitolojik serüveni işte tam burada, bir yiyecek maddesinden bir içecek maddesine dönüştüğü noktada başlar. Bu dönüşüm nasıl gerçekleşti; başka bir deyişle kahve içmeyi ilk kim keşfetti? (...) Ebû Tayyib el-Gazzî'nin aktardığı bir rivâyete göre kahveyi şifa amacıyla bir içecek olarak keşfeden ilk kişi Hz. Süleyman'dır. Çıktığı uzun yolculukların birinde uğradığı kasabanın bütün halkının bilinmeyen bir hastalığa yakalandığını gören Hz. Süleyman, kendisine Cebrail tarafından verilen buyruk üzerine kahve çekirdeklerini kavurarak koyu bir içek hazırlar ve hastalara dağıtır.*" Ekrem Işın, " Bir İçecekten Daha Fazla: Kahve ve Kahvehanelerin Toplumsal Tarihi", **Tanede Saklı Keyif, Kahve**, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2001, s. 12.

[208] **Letâif-i Âsâr,** nr. 16, 22 Nisan 1871, 10 Nisan 1287, 1 Safer 1288, s. 2-3.

[209] "*İlk kahvehane, Tahtakale'de (1553-1554) de Halebli Hakem ve Şamlı Şems taraflarından açılmıştır. Daha sonra kışlık salonlar ve yazlık bahçeler halinde müstakil ve oldukça da zarif, havuzlu kahvehanelerin sayısı pek çoğalmıştır. Bu salonlar ve bahçeler, kahve içmeye gelen, her meslekten zarif insanların devam ettiği yerler olup, buralara 'mekteb-i irfan' bile dendiği olmuştur.*" Süheyl Ünver, "Kahve 450 Yaşında", **Hayat Tarih Mecmuası,** S.4, Mayıs 1967, s. 13.

[210] **Letâif-i Âsâr,** nr.34, 27 Ağustos 1871, 10 Cemaziyelahir 1288, 15 Ağustos 1287, s. 4.

[211] **Latife,** nr. 4, 3 Eylül 1874, (22 Ağustos 1290), s. 2.

"Efendim akşam saat on bire geldi mi herif taam eder, çubuğunu fenerini alır da kahveye gelir. Kahveciye hitaben: Kahveci al şu feneri bir güzel yere koyuver. Kahveci de alır böyle böyle beş on tane mahalleli toplanır mı, çubuklar ve sigaraların dumanı mezkûr kahveyi bir hâle getirir ki göz gözü görmez derecede. Malum ya bir de soba vardır. Sobaya bir taraftan odun atılmakta velhâsıl paçacı dükkânına döner mi. Gelelim lakırdılarına. Pırasanın kıyyesi sekiz paraya, fasülyenin fiyatça geride kalmış, lahm da bugünlerde on iki kuruşa olduğu için her akşam alınamıyor lakin ne çare çocuklarına mı almış diyerek her gece saat altı buçuğa kadar bu lakırdıdan başka bir şey olmaz. Taaccüb olunacak bir şey de budur. Bu adamlar tarih mütalaa etseler olmaz mı. İşte bundan on sene evvel mahalle kahvelerinde tarihler okunur idi. Oldukça herkes de istifade edebilir idi. Malum ya fen, tarih insana bir medâr-ı kelâmdır ki hiç olamaz. Bari gazete okusalar olmaz mı. Olur ama neden sonra…"[212]

Kahvehaneler, kalabalık olmalarının yanı sıra, temizlikten yoksun olmalarıyla da dikkat çekmiştir. *Hayâl*, "Olmasa İdi." başlığıyla verdiği metinde, istemediği şeyleri sıralarken, kahvehaneler hakkında şu cümleyi kurar: "*Bazı kahvelerde fincanın içinde zuhûr eden sinek cenazeleri.*"[213] Cümleyi başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar. Kahvecilerle ilgili edilen bir başka şikâyet ise kahvenin yarıdan fazlasına nohut karıştırarak, insanları kandırmalarıdır. Öyle ki neredeyse bütün kuru kahveciler bu işlemi uygulayarak, İstanbulluları aldatırlar. *Latife,* "Bulunur mu?" başlıklı metinde "*Kuru kahvecilerde nısftan ziyâde nohut karıştırmayan.*"[214] cümlesini kurar. Sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde ise söylenmek istenen anlaşılmış olur.

1877 senesinde, Eyüp civârında bulunan kahvehanelerde, tavla vb. oyunların yasaklandığını ise yine mizah gazetelerinden öğrenmekteyiz. *Hayâl*'iin verdiği habere göre, adamın biri Eyüp civârında bulunan bahçivanlar kethüdasının

---

[212] **Tiyatro,** nr. 69, 16 Şubat 1875, (10 Muharrem 1292), s. 2-3.
[213] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[214] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876, (22 Eylül 1292), s. 2.

kahvehanesine gelir ve cami imamlarından birinin orada tavla oynamakla meşgul olduğunu görür. Hoca efendiyi tavla oynarken gören adam, bu durumdan dolayı hiddetlenir ve hemen caminin diğer imamına müracaatta bulunarak, civar kahvelerde oyun oynanmasının yasaklanmasını talep eder. Bununla ilgili karar alınıp, birkaç kişiye de mühürletildikten sonra, artık Eyüp zabıtası duruma el koyar ve oyun oynayana da oynatana da ceza yazmaya başlar. Hatta, bu cezalar hapse girmeye kadar varmaktadır:

> "*Geçenlerde bir refîkim ile Eyüp'e gitmiş idim. Şekercinin yanındaki kahvede birer kahve içip canımız sıkıldığından kahveciden bir tavla istedik. Kahveci Eyüp ve civârı kahvelerinde kâffe-yi lu'biyâtın memnû olduğunu eğer oynanacak olursa kendisinin on gün habs olacağını ve oynayanların dahi iki lira cezâ-yı nakdî alınacağı geçenlerde Eyüp zabıta binbaşısının umûm kahvecileri komisyona celb ettirip tenbîh eylediğini söyledi.*"[215]

2.1.8. Kıraathaneler

Kıraathane, Türk eğitim, düşünce ve siyaset tarihinde derin izler bırakmış köklü kurumlar arasında yer alır. "Okuma evi" şeklinde düşünebileceğimiz kıraathane, "okumak" anlamındaki Arapça kıraat sözcüğüne, "ev, bina" manasında kullanılan Farsça "hâne" kelimesinin eklenmesiyle oluşturulmuştur. Kahvehane ile kıraathane, birbirinin içine geçmiş kavramlar olarak görülebilir. Kanuni zamanından beri, Osmanlı sosyal hayatının içinde yer alan kahvehaneler, Tanzimat döneminde işlevsel değişim geçirmiş ve kıraathaneye dönüşmüştür. Sohbet, eğlence, ve eğitim gibi ihtiyaçlara cevap veren kahvehanenin, üç asır sonraki bu dönüşümünü, Tanzimat dönemindeki gazetecilik anlayışı ve okuma bilinci ile açıklayabiliriz.[216] Kıraathaneyi, "okuma-evi" olarak düşünürsek; yani kelimeyi gerçek manasında kabul edersek, İstanbul'da ilk kıraathanenin 1864 senesinde, Eminönü'nde, Yeni

---

[215] **Hayâl,** nr. 324, 6 Mart 1877, (22 Şubat 1292), s. 3.
[216] Kemalettin Kuzucu, "Kahvedaneden Kıraathaneye Geçiş ve İlk Kıraathaneler", **Türk Kahvesi Kitabı,** Editör Emine Gürsoy Naskali, Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 161.

Cami arkasındaki Çiçek Pazarı'nda kurulduğunu söyleyebiliriz. Cemiyet-i İlmiye-i Osmaniye, İstanbul'da ilk kitap ve gazete okunan kahvehaneyi; yani kıraathaneyi açmıştır. Bu dernek, ilk Osmanlı akademisi olan Encümen-i Daniş'ten yaklaşık on yıl sonra, Mart 1861'de kurulmuştur.[217] Ancak Süheyl Ünver, kahvehanelerin kıraathane haline sokulmasının Kanuni zamanında gerçekleştiğini söylemiştir. Ona göre, kahvehaneler daha Kanuni zamanında kıraathane haline sokulmuştur. Halk, kendi kusurları dolayısıyla oluşan olumsuzluklardan hükümeti sorumlu tutmasın ve dedikodu yapılmasın diye, Kanuni Sultan Süleyman, halkın anlayacağı bir dilde, edebî, ictimaî bahisler ve bilhassa anonim mahiyette tarihler yazdırtarak kahvehanelerde okutturmuştur.[218] Süheyl Ünver'in cümlelerinden yola çıkan Erbil Göktaş, ilk kahvehane, aslında ilk kıraathanedir diyerek, Osmanlı döneminde ilk kıraathanenin İstanbul'da Hicri 962, Miladi 1554 yılında açıldığını kayededer. Kanuni Sultan Süleyman'ın padişahlık yaptığı dönemde açılan mekânı, "kıraathane" olarak nitelendirmek gerektiğini belirtir.[219]

İlk dönem mizah gazetelerinde, İstanbul'da yer alan kıraathanelere[220] de yer verilmiş ve buralarda yaşanan tuhaf olaylara değinilmiştir. Olumsuz bir şekilde anılan kıraathanelerden[221] biri ise Şehzâdebaşı Kıraathânesi'dir. *Letâif-i Âsâr*'a göre bu kıraathânede bulunanlar, ömürlerini boşa harcamaktadırlar: "*Ömr-i azîzin ne sûretle geçtiğini duymak istemeyenler gündüzleri Şehzâdebaşı Kıraathânesi'ne*

---

217 Uygur Kocabaşoğlu, "İlk 'Kıraathane'nin Açılışı", **Tarih ve Toplum,** S.5, Mayıs 1984, s. 65-66.

218 Süheyl Ünver, " Türkiye'de Kahve ve Kahvehaneler", **Türk Etnografya Dergisi,** S. V, 1963, s. 44.

219 Erbil Göktaş, "Osmanlı Döneminde Kahvehaneler, Kıraathaneler ve Bunların İşlevleri", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi,** 11. Sayı, 1999, s. 71.

220 "*Kıraathane: 1. Kahve, kahvehane. 2. Müşterilerinin okumaları için gazete, dergi ve kitap bulunduran geniş, temiz ve iyi döşenmiş kahvehane.*" **Türkçe Sözlük,** Türk Dil Kurumu, 11. Baskı, Ankara, 2011.

221 "*Kahvehanelerin 19. yüzyılın ortalarında, 'kıraathane' adıyla anılmaya başlanan yeni bir formu üretmesinde dönemin kitle iletişim araçları olan gazete ve dergiler ile Tanzimat'tan sonra Batılı eğitim paradigmasıyla yeniden düzenlenmiş bir öğrenimden geçen yeni memur-bürokrat tabakasının varlığı ve buluşmasının başlıca etkenler olduğu görülmüştür. 19. yüzyılda İstanbul'da ortaya çıkan ve aydınların iletişim ortamı olan kıraathane tipi Avrupa'dan ve özellikle Paris kahvehanelerinden esintiler taşımaktadır. Bunda Osmanlı modernleşmesinin büyük ölçüde Fransız kültürünü örnek alması ve 19. yüzyılda eğitim görmek için Batı'ya giden Osmanlı vatandaşlarının yine büyük ölçüde Fransa'yı tercih etmesi önemli bir etkendir. Jöntürklerin Paris'teki kafelerde buluşup imparatorluğun kaderi üzerinde uzun tartışmalar yaptığı bilinmektedir.*" Cem Sökmen, "Osmanlı'dan Bugüne Kahvehaneler ve Kıraathaneler", **Diyanet,** S. 259, Temmuz 2012, s. 60.

devâm ederek tavla ve bilardoya tutulsunlar."[222] Şehzadebaşı Kıraathanesi'nin içerisinde yer olan oturma yerlerinde bulunan çiviler, müşterilerin pantolon ve setrîlerine zarar vermekte, yırtmaktadır. Bu yüzden kıraathane sahibinin örücü esnafıyla ortak olduğunu düşünen *Letâif-i Âsâr,* çivilerin bir an önce düzeltilmesini talep eder:

> "*(...) Galiba kıraathane sahibi efendi örücüler ile ortak olmuş. Çünkü o güzelim gazinonun oturmaya mahsus olan mahalleri pek güzel ise de mahsus mudur nedir üzerinde birer karışa yakın sivri çiviler olduğundan oturanların pantolon ve setrî ve paltolarını yırtıp harâb ediyor. Gerçi nezâket ve terbiye cihetiyle müşterilerin hâtırları ele alınır ise de nezâket çivilerin huşûnet ve hasarâtına galebe edemiyor. İşte bunun mezkûr çivilerin düzeltilmesi ve örücülerle iştirâk olunmuş şübhâtının izâlesi lâzım gelir.*"[223]

Üstelik Şehzadebaşı Kıraathanesi, "zampara"ların mekânı hâline gelmiştir. *Letâif-i Âsâr,* zamparalık yapmak isteyenleri buraya yönlendirir: "*Kandil de, fener de, mum da, fitil de zamparalık isteyenler Şehzadebaşı'nda, Direklerarası'ndaki kıraathâneye devâm etmelidir.*"[224] İsmi "kıraathane" olmasına karşın, bu mekânlara insanlar bir şeyler okumak için değil, kahve içmek için geliyorlardı. Kısacası, "kıraathane" olarak tabir edilen bu yerler, aslında birer kahvehane işlevi görmekteydi. Durumdaki garâbeti fark eden mizah gazeteleri, bu durumu da eleştirmiş ve bir mantık aramaya çalışmışlardır. *Letâif-i Âsâr*, akıl erdiremediği bazı durumlar için sorduğu ve yayımladığı sorularda, kıraathanelerin kahvehane gibi kullanılıyor olmasına şöyle değinmiştir:

> "*Üsküdar Kıraathanesi, birkaç kişiye münhasır olması ve müşterilerin aşağı yukarı çokça dolaşmaları ve ez-kazâ hâle vâkıf olmayıp bir ay teneffüs-i insândan berî gittiği vakit ürküp acayip acayip bakmaları ve gedikli bulunan müşteriler münavebeten kahvecilik hizmetini edâ etmek*

[222] **Letâif-i Âsâr,** nr. 34, 5 Temmuz 1871, 16 Rebiülahir 1288, 23 Haziran 1287, s. 3-4.
[223] **Letâif-i Âsâr,** nr. 30, 28 Temmuz 1871, 10 Cemaziyelevvel 1288, 16 Temmuz 1287, s. 2-3.
[224] **Letâif-i Âsâr,** nr. 43, 6 Eylül 1871, 20 Cemaziyelahir 1288, 25 Ağustos 1287, s. 4.

ve çabuk çabuk birbirine nöbet gelmiş ve kahveci bulunan zât ziyâde ihtimâmlı davranıp tanburası her bir şeyin maksemi demeye getirip muahharan birisi bir ceride veya kitap istediği vakit yok demeyip de bitti kalmadı deyip de yine her şey mevcûd davasında bulunması ve kahveden mâada bir şey bulunmadığı hâlde kıraathâne tabirinin sebeb ü hikmeti ve meşhûr Hayâlî ... Efendi ile esbak kahvecilerin oradan infisâliyle şimdi seyir mahallerinde çalgıcılık eylemeleri acabâ neden?"[225]

Gazetelerin verdiği bilgiye göre, 1870'li yılların kıraathaneleri içler acısı bir durumdadır. Kıraathaneye gidilip oturulduğu vakit, müşteriye hiçbir şekilde ilgi gösterilmemekte ve kahveden başka da bir şey ikram edilmemektedir. Üstelik müşteriye verilen kahve, kahveden başka her şeye benzer:

"*(...) Aksaray'da yeni kıraathaneler açıldığı haber alınıp evvel emirde Yeni Câmi-yi Şerîf'in karşısında yenice açılmış kıraathâneye benzer bir mahalle girilip bir peykesine oturuldu. Sigaralar yapılıp ateş ve kahveye intizâr olundu ise de ne gelen var ne de suâl eden. Nihâyet arkadaşım kahveci ya hu diyerek bir iki nöbet çağırdı ise de yine kulak asan olmadığından kalkıp gitmesine karar verilip hazırlanmakta iken bir de yanımızda bulunan bir zât tarafından "Ya hu kahveciler müşteriye bakın." demesi üzerine iri kesim tosunvârî iki tarafına sallanarak suhtedan bir zât gelip ne isterseniz demesiyle berâber evvel emirde bir ateş, ba'de içecek ne var diye suâlimize bir hiddet olup ne olacak kahve var cevab-ı pür itâbını aldık. Öyle ise zarûrî kahve içeriz dedik. Hâsılı gitti gelmez aradan tahmînen yarım saat mürûrunda iki aded yarım fincân desem yalan olur. Daha az buçuk kahve o da fincanın dibinde bulaşık gibi bir şey olduğundan birbirimize bakışıp güldük.*"[226]

---

[225] **Letâif-i Âsâr,** nr. 36, 7 Eylül 1871, 21 Cemaziyelahir 1288, 26 Ağustos 1287, s. 4.
[226] **Letâif-i Âsâr,** nr. 55, 25 Kasım 1871, 12 Ramazan 1288, 13 Teşrinisani 1287, s. 2-3.

Özellikle şık beylerin devam ettiği ve şarkılar söyleyerek eğlendiği kıraathaneler, *Letâif-i Âsâr* tarafından açıkça "kârhâne" olarak nitelendirilmiştir. Gazete, "İstiğrâb Olunur"; yani "şaşılır" başlığı ile verdiği metinde, hayret ettiği şeyleri sıralarken, kıraathanelerin bu durumuna da değinir. *Letâif-i Âsâr,*

> "*Kıraathane lafzının Farisî tercümesi (hânendehâne) imiş. Bu sebepten hânendegândan kendilerini addederek kıraathanede şarkı meşk eden şık beylerin onlardan bahsettiği için Letâif'e îtirâz etmelerine. Vâkıâ kıraathânelerin bazısı bazı efkara göre kârhâne ise de ve olduysa da fakat hânendehâne olduğunu daha hâlâ bizler anlayamadığımıza.*"[227]

İstiğrâb olunur diyerek, şaşkınlığını dile getirmiş olur.

Beşiktaş Kıraathanesi, müşterilerine sadece okuma ve bir şeyler içme üzerine hizmet vermemekte, kumar oynamalarını da sağlamaktadır. Bu işi gizli yapmaya çalışan kıraathane sahibi, mekânın üst katını sadece bu iş için kapatmıştır. Ancak ne kadar gizli kalmaya çalışsa da kıraathanede kumar oynandığı bir şekilde duyulmuş ve gazetelere yansımıştır. *Latife* gazetesi açıkça bu kıraathanede kumar oynandığını söyleyemese de ima yoluyla, bu durumu okuyucularına duyurur: "*Beşiktaş Kıraathanesi'nin üst katı revâcı sermayeyi hayli artırmış olduğundan bir üst kat daha peydâ eder ise masrafına katlanacağını söylüyorlar.*"[228] Mizah gazetelerinde ismi sık sık karşımıza çıkan Şehzadebaşı Kıraathanesi'nin 1874 senesinde yeni bir yere taşındığını ise *Hayâl*'den öğrenmekteyiz:

> "*Şehzadebaşı Kezâ- Kıraathâne sâhibi Mehmed Efendi Direklerarası'nın alt başındaki kıraathâneyi terk ile üst başında müceddeden inşa ettirmiş olduğu kıraathaneye nakl buyurdu.*"[229]

---

[227] **Letâif-i Âsâr,** nr. 76, 9 Şubat 1872, 29 Zilkade 1288, 28 Kanunusani 1287, s. 2-3.
[228] **Latife,** nr. 21, 2 Kasım 1874, 23 Ramazan 1291, 21 Teşrinievvel 1290, s. 1-2.
[229] **Hayâl,** nr. 117, 18 Kasım 1874, (6 Teşrinisani 1290), s. 4.

Şehzadebaşı Kıraathanesi'nin yanı sıra Beşiktaş Kıraathanesi'nde de birtakım değişiklikler meydana gelmiştir. Ancak Beşiktaş'taki kıraathanedeki değişiklikler olumsuz yöndedir; çünkü buranın üst katında kumar oynandığı yapılan kontroller sonucu ortaya çıkmıştır: "*Üst katın foyası meydana vurdu. Geçen gün ansızın gelip taharrî ettiklerinde iş anlaşıldı. Birisinin koynundan da zar çıktı.*"[230] 1875 senesine gelindiğinde ise kıraathanelerle ilgili şikâyetlerin farklılaştığını görüyoruz. Şehzadebaşı Kıraathanesi üzerinde duran *Latife*, bu mekânla ve sahibiyle alay edebilmek için mizahi bir kıraathane nizamnamesi yayımlama gereği duyar. Bu kıraathanede haftada iki gece zuhûrî kolu; yani orta oyunu bulunacak ve müşterilere oyun sergileyecektir. Ancak, bu oyunu seyretmeye gelenlerin uyması gereken kurallar vardır:

> "*Evvelâ- Kıraathaneye girilir girilmez garsonlardan biri ne içeceksiniz diye müşterinin yakasına bitecek ve müşteri hiçbir şey içmem der ise ikinci ve üçüncü garsonlar sıra ile teklif-i evveli tekîd edecektirler. Şâyed müşteri yine cevab-ı sâbıkı îtâ eder ise artık o müşteriye sigarasını yakmak için ateş verilmeyecektir.*
> *Sâniyen- Zuhûrî kolu biletçisi ibtida her gelen müşteriye bilet satacak ve bu bilet kahveler, çaylar, şuruplar içildikten ve lokumlar yendikten sonra bu gece oyun yok denerek toplanacaktır.*
> *Sâlisen- Otuz kişi toplanmadıkça oyun oynanmayacak ve fakat müşterilere ikram olarak bilardo faslı bittikten sonra bir zurna iki tef ve bir çiftenara ile bir iki fasıl edilecektir.*
> *Râbian-Müşteriler içeceği suyun bardağına bir onluk verecek ve eğer onluk vermeyip de bir yirmilik verir ise artık nısfını sucudan talebe salahiyeti olmayacaktır.*
> *Hâmisen-Her kim olur ise olsun isterse bey olsun, efendi olsun, ağa olsun veyahut şık olsun hâsılı ne olur ise olsun bu kıraathâneye girenler mutlaka ya çubuk ya nargile veyahut sigara içecektir.*

---

[230] **Latife,** nr. 24, 23 Kasım 1874, 11 Teşrinisani 1290, 13 Şevval 1291, s. 4.

Sadisen- Şart-ı hamiste beyân olunduğu üzere tütün ve nargile ile mahsusan ziyade açılmış olan gazların ve marsik de dahil olduğu halde kahvecinin yaktığı kömürlerin dumanıyla kıraathâne ısınabileceğinden oyun yerinde kimsenin üşüyoruz soba isteriz veyahut başımız ağrıyor dumandan bunaldık, şurada bir pencere açıveriniz demeye hak ve salahiyeti olmayacaktır."[231]

Şehzadebaşı Kıraathanesi, dönem gazetelerinin diline dolanmış ve kıraathanede müşterilere yeteri kadar ilgi gösterilmediği sık sık mizahi bir şekilde vurgulanmıştır. *Kahkaha* gazetesi de alay edenler arasına katılarak, Şehzadebaşı Kıraathanesi için okuyucularına bir uyarıda bulunmayı gerekli görür: "*Her kim Şehzadebaşı'nda Mehmed Efendi'nin kıraathanesine gitmek isterse sigarasına ateş getirmek için yanında bir de uşak götürsün.*"[232] Şehzadebaşı Kıraathanesi için, mizahi bir nizamname düzenleyerek bu mekânı eleştiren *Latife,* kimi zaman kıraathane müşterilerini de eleştirme gereği duyar. Müşterilerin eleştirildiği kıraathanelerden biri ise Sultanahmet Kıraathanesi'dir. Tıpkı Beşiktaş Kıraathanesi'nde olduğu gibi, buranın da üst katında kumar oynanmakta ve müşteriler halden hale girmektedirler. "Daha İyi Olmaz mi?" başlığıyla verilen metinde, bu duruma şöyle değinilmiştir: "*Sultanahmet Kıraathânesi'nin üst katında telaş ve endişe ile oyun oynayacağına refâh-ı hâl ile aşağısında kahve içse.*"[233] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, anlatılmak istenen ortaya çıkar.

Kıraathanelerle ile ilgili bir başka şikâyet ise müşterilerin gazete okumak yerine, tavla ve bilardo oynamayı tercih etmeleridir. Gazete okumak isteyen müşteriler de tavla ve bilardo sesi yüzünden okuduklarından bir şey anlamazlar. *Meddah,* bu garip durumu bir soru ile karşılama gereği duyar: "*Kıraathane nâmını alan birtakım mahallerde tavla, bilardo gürültüsünden gazete okumak mümkün olamıyor. Niçin?*"[234] *Latife* ise durumu mizahi bir dille şöyle eleştirir:

---

[231] **Latife,** nr. 32, 19 Ocak 1875, 7 Kanunusani 1290, 11 Zilhicce 1291, s. 4.
[232] **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.
[233] **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 11 Nisan 1291, 14 Rebiülevvel 1292, s. 2.
[234] **Meddah,** nr. 19, 27 Nisan 1875, (21 Rebiülevvel 1292), s. 3.

"Sultanahmet Kıraathane-yi Umûmiyesi'nde bir vakitten beri gazeteler ile tavla ve bilardolar beyninde şedîd bir muhârebe vuku' bulmakta idüği ve her karşılaştıklarında bîçâre gazeteler münhezim ve perişan olup meydan tavla ve bilardolara kaldığı söylenmektedir."[235]

Hayâl, bu tavla ve gazete okuma karmaşasını yansıtan çok güzel bir karikatürle okuyucularını aydınlatır. Karikatürün altında "Bir kıraathanenin derûnu." yazmaktadır.



Resim -6 Hayâl, nr. 105, 7 Ekim 1874, (25 Eylül 1290), s. 4.

Gazetelerin dikkatini çeken noktalardan biri de kıraathânelerde uzun süreli çalışan bir çırağın bulunmamasıdır. Bir başka dikkat çeken şey ise bu mekânlarda verilen içme sularının kalitesizliğidir. Müşterilerine yalan söyleyen kıraathane sahipleri, hileli yollara başvurarak, su konusunda onları aldatırlar. *Hayâl* gazetesi, "Akıl Ermiyor" başlığı ile verdiği metinde hayret ettiği şeyleri sıralarken, kıraathanelere de değinir. Gazete,

---

[235] **Latife,** nr. 12, 29 Nisan 1875, 17 Nisan 1291, 24 Rebiülevvvel 1292, s. 1.

> “*İstanbul kıraathânelerinin birinde bir aycağız olsun bir çırağın duramamasına. Bir kıraathanede şap ile durultulmuş Halkalı suyunun Göztepe suyu diyerek müşterilere içirilmesine.*”[236]

akıl ermiyor diyerek şaşkınlığını dile getirir.

Hayâl gazetesinin üzülerek karşıladığı bir başka şey ise kıraathaneye gazete okumak için değil de başka amaçlar için gidenlerdir. Gazete, bu rahatsızlığını “Olmasa İdi.” başlıklı metinde şöyle dile getirir: “*Köprü başındaki kıraathanede gazete okumak için gitmeyenler.*”[237] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, anlatılmak istenen ortaya çıkar. Kıraathaneleri kahvehane niyetine kullanan insanlar, burada su içmek istediklerinde bile iyi su içemezler; çünkü hep kendilerine daha kötü olan kuyu suyu verilir. Bu durumdan yakınan *Kahkaha,*

> “*Kıraathâne nâmında olan kahvehanelerde müşterilere kuyu suyu yerine kâbil-i şürb su verildiğini hele bize nasîb olmayacağını anladık. Acaba evlâdlarımıza görmek müyesser olacak mı?*”[238]

diyerek tepki gösterir.

Mizah gazetelerinden anladığımız kadarıyla, Galata'da önüne kıraathane levhası asılan mekânlarda “kıraat” yapılmayıp, aksine madamlarla beraber eğlenceler düzenlenmektedir. Bu haberden, kadınların çalıştığı kıraathanelerin Beyoğlu ve Galata çevresinde olduğunu anlıyoruz:

> “*(...) Merak bu ya derûnuna girdim. Üç beş hizmetçi madamla bir piyanodan maâda gazete değil evrâk-ı matbua nev’inden bir şey görmedim ve madamların salonda işve-perdâzâne aşağı yukarı azm-i hıram edişleri ‘Bizim bildiğimiz kıraathanenin derûnunda piyano olmayıp*

---

[236] **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 2.
[237] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[238] **Kahkaha,** nr. 21, 5 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 3.

> *gazete ve kitap bulunur, bu nasıl kıraathâne?' gibi bir suale mahal bırakmadığından tabiî ric'ate mecbûr oldum.*"[239]

Gazetelerin kıraathanelerden beklentisi, buraların her zaman için ismine yakışır yerler olmalarıdır. Eğer bir kıraathanede müzik çalınıp dans ediliyorsa, kahve içiliyorsa, hatta tıraş bile yapılıyorsa, mizah gazeteleri bu mekânlara şüphe ile yaklaşmışlardır. Bu yüzden de "kıraathane" levhası taşıyan mekânlar, sürekli söz konusu edilmiş ve durumlarındaki garabet dile getirilmiştir. 1876 senesinde de hiçbir şeyin değişmediğini, yine *Hayâl*'den öğrenmekteyiz:

> "(…) *Yemek yedikten sonra kahve içmek öteden beri âdetim olduğundan orada bulunan kıraathaneye girdim. Bir sade kahve ısmarladım. Kıraathanenin gerek tarz-ı inşâsı ve gerek tezyînât-ı dâhiliyesi ve husûsiyle kapı tarafındaki bahçesi oldukça nazara hoş görünür bir raddede idiyse de asıl bizim bildiğimiz kıraathane lafzına masıdk olacak yani kıraathane etlafına şâyân olabilecek bir derecede değil idi. Çünkü bu kıraathanede gazete ve kitap gibi mütalaa edilecek âsâr-ı müfîdeye mukabil tavla vesaire gibi oyunlar mevcûd olduktan başka kıraathânenin sağ tarafında bulunan iki âyine dahi tıraşa hasr edilmiş olmasıyla buraya kıraathâne denileceğine berber dükkanı denilse daha münasip olur idi. Ne hal ise kahveyi içtim. Kahve parasını vermek için garsonu çağırıp kaç para vereceğimi sordum. 'Efendim, kırk para.' dedi. Maa'l-istiğrâb kuruşu verdim, çıktım. Bu kıraathane Eminönü'ndeki kahvelerden ma'dûd olduğu hâlde acaba neden müşterilerinden kahve için kırk para alınıyor?*"[240]

Hayâl gazetesinin kıraathanelerle ilgili değindiği bir başka nokta ise buralarda birtakım kızların çalıştırılmasıdır. Çalgıcı, garson gibi pozisyonlarda çalıştırılan bu kızların asıl yeri gazinolardır. Ancak, 1870'li yıllarda kahvehane-gazino-kıraathane

---

[239] **Hayâl,** nr. 212, 23 Ekim 1875, (11 Teşrinievvel 1291), s. 3-4.
[240] **Hayâl,** nr. 246, 25 Mart 1876, (13 Mart 1292), s. 3-4.

kavramları birbirinin içine geçtiğinden, gazeteler de işin içinden çıkamaz hale gelirler. *Hayâl,* "Gayri Bir Horoz Keseceğim" başlığıyla verdiği metinde, kıraathânelere şöyle değinir: "*Tophane'de kapı içinde vâki' büyük kıraathaneden kızlar kaldırılırsa.*"[241] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, anlatılmak istenen ortaya çıkar.

1877 senesinde neşredilen bir metinden, dönem kıraathanecilerinin müşterilerle ilgilenmek yerine uyuduklarını, üstelik horlayarak çevrelerini rahatsız ettiklerini öğrenmekteyiz. *Hayâl* gazetesi durumla alay etmek için, bu horlama sesini çeşitli hayvan seslerine benzeterek mizah yapar:

> "*Kıraathaneci horlaması merâkınız mıdır? Hiç nümûnesini gördünüz mü? Görmediniz ise bir kıraathâneye giriniz sahibinin uyuyacağı vakti gözetiniz anlarsınız. Kıraathaneci horultusu her türlü sadâlarla nağmelerden mürekkebdir. Arslan gibi bağırır, bülbül gibi öter, at gibi kişner, kuzu gibi meler, keçi gibi bağırır, tosun gibi böğürür, insan gibi terennüm eder, papağan gibi söyler, körük gibi nefeslenir… Kıraathaneciler uyudukları vakit daha çok şeyler yaparlar ama nümûnesini görmedikçe anlaşılmak muhâl olduğu için ne desek tarif edemeyiz.*"[242]

İlk dönem mizah gazetelerinde, kütüphaneler[243] hakkında olumsuz ifadelerle karşılaşmaktayız. Kütüphanelerin açılış ve kapanış saatlerinin düzensiz

---

[241] **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.
[242] **Hayâl,** nr. 356, 2 Haziran 1877, (21 Mayıs 1293), s. 2-3.
[243] Türkler, İstanbul'da fetihten itibaren pek çok kütüphane kurmuşlardır. Ancak Batılı esaslara göre, ilk kütüphaneyi Cemiyet-i İlmiye-i Osmaniye isimli dernek kurmuştur: "*Batının büyük kültür merkezlerinde görevli olarak bulunmuş, bu fırsattan yararlanarak bilgi ve görgülerini arttırmış, batının bilim ve kültür kurumlarını yakından tanımış birkaç aydın kişi, 'Cemiyet-i İlmiye-i Osmaniye' adını verdikleri bir dernek kurarlar. 1861 yılı Mart ayında (Ramazan 1277) dinî ve siyasî konular dışında türlü bilimlere ve maarife dair kitap ve broşürler telif ve tercüme etmek, konferanslar ve umumî dersler vermek amacıyla kurulan bu dernek Batılı esaslara göre kurulan ilk derneğimiz sayılmaktadır. Derneğin ikinci başkanı Tanzimat'ın sayılı fikir adamlarından, kısa aralıklarla üç kere Maarif Nazırlığında bulunmuş olan Mehmet Tahir Münif Efendi (Paşa)dir. Temmuz 1862'de derneğin organı olarak 'Mecmua-i Fünûn' yayımlanmaya başlar. Derginin önsözü ve içindeki yazıların çoğu Mehmet Tahir Münif Efendi'nin imzasını taşır. 'Mecmua-i Fünûn'un basın tarihimizde ilk dergi*

olması veya hiç açılmayıp sürekli kapalı tutularak, halkın yayarlanmasının engellenmesi, mizah gazetelerince eleştirilmiş ve duruma tepki gösterilmiştir. Bu tepkilerden biri *İbretnümâ-yı Âlem'*den gelir:

> "*Sormak ayıp olmasın ama İstanbul'da kütüphane var mıdır? Geçende La Turki gazetesi İstanbul'da kütüphane olmadığını yazdığı için bazı gazeteler Burdiyanu bu tarafa geçsin de gözüne sokalım diyorlar idi neyi sokacak? Kütüphane kapılarının tokmaklarını mı? İşte ben de yoktur derim ve davamda haklı çıkarım çünkü âlî âlî binalarla kütüphaneleri gördüğümüzden ve kapılarının üzerindeki medhiyelerinden yalnız bir istidlâl ile oraların kütüphane olduğunu anlıyorsak da gözümüzle göremiyoruz. Ma'lum ya İstanbul'un okur yazar takımı eyyâm-ı tatiliyenin gayri de elbette bir işiyle meşguldür. İşinin başından ayrılamaz. Kütüphaneler tatil günlerinde açılmaz, açıldığı günler de hafız ketebeleri bedestân hacegîni imiş gibi pek geç açıp, pek erken kaparlar. Bu gidişle kütüphaneler (İbn Sinâ'nın simya mağarası) gibi belki de senede bir kere açılmaya karar verecekler. Ben kütüphaneyi ne vakit görürüm? İstanbul'da kütüphane vardır nasıl derim?*"[244]

Halkın daima istifade edebilmesi için sürekli açık bulundurulması gereken kütüphaneler[245] 1870'li yıllarda, ya kapalı tutulmuş veya açık olduğu saatlerde bir

---

olarak ayrıca yer ve değeri vardır. Kütüphanecilik yönünden derneğin en önemli faaliyeti ise kendi bünyesi içinde bir kütüphanenin kurulması teşebbüsüdür." Müjgân Cunbur, "Tanzimat'ın Kütüphaneciliğimize Etkileri", **Belleten,** Cilt XXVIII, No: 112, Ekim 1964, s. 692.

[244] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 17, 30 Eylül 1871, 15 Recep 1288, 18 Eylül 1287, s. 1-2.

[245] *Uzun yıllar varlıklarını sürdürmüş bu kütüphaneler, geçen zamana bağlı olarak koleksiyonlarını yeni kitap bağışlarıyla arttırmışlarsa da özellikle XIX. yüzyılda görülen eğitim kurumlarındaki çözülme, kütüphanelere de yansımıştır. Mevcut kütüphaneler, değişen, değişmek isteyen ve\veya değişime zorlanan aydın kesimin, dolayısıyla kütüphane okurunun farklılaşan isteklerini ve bekledikleri hizmeti karşılayamaz hale gelmeye başlamıştı. Bu hizmetin eksikliğini, koleksiyonun nitelik ve niceliğinde aramak mümkün olabileceği gibi, 'âlim kütüphaneciler' yerine 'sıradan', nitelikleri bir vakıf kütüphanesinin koleksiyonunu bilmeye, anlamaya ve okuruna tavsiye etmeye yetmeyen kütüphanecilerin bir bakıma 'zorunlu' istihdamlarında da aramak mümkündür. Bu kütüphane görevlilerinin bir de maaşları düşük olunca, kütüphaneler, başka işlerde çalışan personelin yerinde olmayışı yüzünden kapalı kalmaya da başladılar. Devrin gazetelerinde bu konuda yapılmış haberlere, şikâyetlere sıklıkla rastlanmaktadır. Kütüphanelerin bağlı oldukları nezaretlerin denetimleri sıklaştırarak, nitelikli kütüphanecileri kütüphanelerde istihdam etmeye çalışarak önüne geçmeye çalıştığı bu durum, bazı zamanlarda etkili olmuşsa da yapılan çalışmaların sürekli olmayışı,*

düzensizlik söz konusu olmuştur. *Hayâl*, "Bir Varmış Bir Yokmuş" başlıklı metinde, bu durumla alay eder. "*Umûma mahsûs kütüphânelerin açık bulundurulması.*"[246], cümlesinin ardına "bir varmış bir yokmuş" ifadesini getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar. Ancak gazete, cümlenin sonuna bir dipnot rakamı koyup, sayfanın altında bir açıklama daha yaparak, alayının dozunu biraz daha artırır. Dipnotta şu cümleye yer verilmiştir: "Galiba bu hiç yokmuş." Kısacası *Hayâl,* halka açık bulundurulması gereken kütüphanelerin, sürekli kapalı olduğunu belirterek, eleştirisini yapmış olur.[247] Bu eleştirinin üzerine mi açıldı bilinmez, bir süre sonra kütüphaneler, olması gerektiği gibi halkın istifadesine sunulur; fakat bu sefer de kimi insanlar işi abartarak bir kelimenin manasını öğrenmek için bile gelişigüzel bir şekilde kütüphaneye gitmeye başlarlar. *Hayâl,* bu insanlarla alay etmek için şu cümleyi kurar:

> "*Artık her zaman kütüphanelerin açık bulunması hasebiyle lugat halli zımnında lâ'ala-t-ta'yîn kütüphanelere devam edenlere boynumu büker de mahzun mahzun seyrederim.*"[248]

2.1.9 Mesireler /Seyir Yerleri[249]

İstanbul halkı, eğlenmek ve hoş vakit geçirmek için sadece kapalı mekânlara rağbet etmiyordu. Özellikle, bahar / yaz aylarında mesire /seyir

---

çözümleri de etkinleştirememiştir." Tûba Çavdar, "Osmanlı Döneminde Üsküdar'da Kurulmuş Kütüphaneler", **Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V,** 1-5 Kasım 2007 Bildiriler Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 82.

[246] **Hayâl,** nr. 173, 24 Temmuz 1875, (12 Temmuz 1291), s. 1-2.

[247] "*Bazı belgelerden anlaşıldığına göre kütüphânelerin düzenli olarak açılmaması hâfiz-ı kütüplerin yeterli ücret alamadıkları için görevlerini ihmal edip başka işlerle uğraşmalarından kaynaklanmaktadır. Kütüphane personelinin yeterli ücret alamaması vakıf sistemi içinde enflasyonla mücadele için gerekli yolların bulunmasındaki güçlükten kaynaklanmaktaydı. Sultanların vakıfları dışındaki diğer vakıflarda vakıf kurucusunun personel için tayin ettiği ücreti değiştirmek pek mümkün olamamaktaydı. Zengin ailelerin kurdukları vakıflarda zaman zaman diğer aile fertlerinin yaptıkları ek vakıflarla personelin durumunu biraz iyileştirmek mümkün olabilmişse de gittikçe kötüleşen ekonomik şartlar bu tür tedbirleri de güçleştirmiştir.*" İsmail E. Erünsal, **Osmanlı Vakıf Kütüphaneleri Tarihî Gelişimi ve Organizasyonu,** Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 2008, s. 325.

[248] **Hayâl,** nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

[249] "*Şimdi hayal olan eski İstanbul'un kendisine has köşelerinden biri de mesireleriydi. Mevsim geldi mi, hafta tatilinin yapıldığı cuma günleri şehir halkı büyüklü küçüklü kadınlı erkekli mesirelere akın ederdi. Erkekler bütün bir haftanın yorgunluğunu buralarda ulu ağaçlar altında sazlı sözlü âlemlerle çıkarırken, kadınlar da kendi aralarında hoşça vakit geçirirlerdi.*" Ertan Ünal, "İstanbul'un Mesireleri", **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı: 10, Kasım 1969, s. 64.

yerlerine[250], bahçelere[251] koşanlar arasında hanımların da olduğunu ve onların bu uğurda pek çok şey yapabildiklerini, yine mizah gazetelerinden öğrenmekteyiz. Eve gelen gelin hanımların hava almak maksadıyla seyir yerlerine gitmek istediklerini, ancak amaçlarına ulaşabilmek için pek çok aşamayı geçmeleri gerektiğini, bize *İbretnümâ-yı Âlem* mizahi bir üslûpla şöyle anlatır:

> "*Mevsim-i bahâr herkesi eğlenceye tahrîk eder olduğu âşikârdır. Kâğıthâne*[252]*, Ihlamur, Fenerbahçesi, Haydarpaşa*[253]*,*

---

[250] "*İstanbul dünyanın biricik bahçe ve yeşillik şehri, 'garden city'si, eskiden beri mesireleriyle tanınmıştır. Bu ününü, mesirelerinin bolluğu ile güzelliğine borçludur. Mesire yerleri, genellikle şehrin civarlarındadır. Bununla birlikte, şehrin içi de baştan başa ağaçlı meydan, bağ ve bostanlarla dolu idi. Bu suretle yeşillik ve ağaçlık, şehri kuşattığı gibi, şehrin içinde de büyük alanlar tutmakta idi.*" Sedad Hakkı Eldem, **Türk Bahçeleri,** Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1976, s. 306.

[251] "*Osmanlı hâkimiyetinden itibaren İstanbul'un başlıca bahçeleri sayılacak olursa, bunların arasında muhtelif zamanlara ait olmak üzere şu bahçelerin isimlerine tesadüf edilir. Meselâ hicrî 991 (1583) tarihlerinde adını gördüğümüz ve İstanbul'un güney cihetinde bulunan Fener Bahçesi ile yine hicrî 990 (1582)'da ismine tesadüf edilen Kadıköy ve Üsküdar arasında Haydar Paşa Bahçesi; bunlardan mâada, Üsküdar'da, başta Üsküdar Bahçesi olmak üzere, Piyale Paşa, Defterdar Paşa, Bayram Paşa, Sinan Paşa, Musahib Paşa ve Gafurî Efendi Bahçeleriyle Ayazma Bahçesi bu meyanda zikre şayandır. Boğaziçi'nde ise, bugünkü Beylerbeyi havalisinde bulunan İstavroz Bahçesi, Mîrimiran Bahçesi, Mehmed Paşa Bahçesi, Yemişçi Hasan Paşa Bahçesi, Recep Paşa Bahçesi, Nakkaş Paşa Bahçesi ile Kuleli'de Mustafa Paşa Bahçesi ve Kandilli Bahçesi, Göksu'da Bayram Paşa, Küçüksu ve Sultan Bayezid Bahçeleri, Çubuklu Bahçesi, yine burada olan İncili Bahçesi, Beykoz Korusu yanında Fatih devrine ait Tokat Bahçesi, Sultaniye Bahçesi ve nihayet Beykoz Bahçesi, Boğaz'ın Anadolu yakasını yeşillendiren bahçeler arasında yer almış bulunuyordu.*" M. Münir Aktepe, "Kâğıdhâne'ye Dâir Bâzı Bilgiler", **İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya Armağan,** Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1976, s. 335-336.

[252] "*İstanbul'un kuzey-batısında kendi adını taşıyan derenin meydana getirdiği vadide bir köy ve seyir yeri. Kâğıthane'nin, Bizans tarihinde önemli bir yer olarak adı geçmez. Yalnız 626 yılında Avarların İstanbul'u kuşatması sırasında Avar hanı daha çok Slav kavimlerinden meydana getirdiği birliklerini Kâğıthane'de mevzilendirmiş ve bu derenin Haliç'e döküldüğü yerde kayıklardan kurulu bir hücum filosu meydana getirmişti. Ama İstanbul'u savunan Patricius Bonus, Avar hakanının bu planını haber alarak anî bir baskınla bu filoyu yok etmişti. Avarların, Blahernae kıyılarına çıkan bir kısım birliklerini de Ermeni kuvvetleri kılıçtan geçirmişlerdi.*"İsmet Parmaksızoğlu, "Kâğıthane", **Türk Ansiklopedisi,** Cild XXI, Milli Eğitim Basımevi, Ankara 1974, s. 116. ; "*Kâğıthane civarının Fatih zamanında başlayan imarı Üçüncü Ahmet zamanında kemal bulduktan az bir zaman sonra, 1731'de çıkan isyanda tamamen mahvedildiği halde, bundan altmış sene sonra da buralarının gene şenlendirilmesine başlanmıştı.*" "Eski Devirlerde Kâğıthane Âlemleri", **Resimli Tarih Mecmuası,** II. Cilt, 16. Sayı, 1951, s. 685. ; "*Kağıthane mesiresi; Terkos gölünün doğusundan çıkıp Haliç'e akan Kağıthane Deresi'nin iki yanında uzanan bölgedir. Günümüzde Kağıthane ilçesinin merkez mahallesi ve güneybatıya, Haliç'e doğru uzanan bölümlerini kapsayan yerleşme ve sanayi bölgesidir.*" Mitat Tekçam, **Osmanlı Eğlence Kültüründe Mesire Yeri Olarak Kağıthane,** Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Dan. Fikri Okut, Ocak 2006. ; "*Terkos Gölü civarından çıkarak Haliç'e dökülen Kâğıthane Deresi'nin iki kenarında yerleşmiş semt.*" Burhan Yentürk, **Sütlüce'den Geçtin mi? Okmeydanı-Hasköy- Halıcıoğlu- Kağıthane,** Kitabevi, İstanbul, 2012, s. 173.

Çamlıca[254] *ve Göksu*[255] *gibi seyirgâhlara gidiş bazılarını büyük bir endişe-yi derûna mübtelâ eder. Çünkü efendi-yi pederden gizli olacak. Bir mahalle gidilecek olsa evvelâ dadı kadına yalvarmalı, sâniyen seyisin gönlünü yapmalı, herifin ise parasından başka kulağına bir şey girmez. Cuma sabahı oldu mu hanım kızanlar da evvelâ vâlidelerine yalvarmadan başlayıp tehdîde çıkışırlar, olamadığı sûrette ağlamak sızıltısını bırakıverdiler mi murâdlarına erecekleri şübhesizdir. Yeni gelinlerin nazı perşembe akşamından başlar. Nedir bu çektiğim, ben buraya esir mi geldim. İllallahınızdan kafesler altında kalmışım, güneş yüzü gördüğüm yok. Şimdi de sokaklara düşeceğim hem ben anama gideceğim diyerek bir de hıçkırık tuttu muydu efendi hekime verecek paramı bari seyre sarf edeyim diyerek ruhsat vereceği mutlaktır.*"[256]

Yukarıdaki açıklamaları teyid eden bir karikatür *Hayâl* gazetesinde karşımıza çıkar. Hanımların mesire yerlerine gitmek uğruna neler yapabildiklerini anladığımız bu karikatürde, bir hanım sıhhatli olmasına karşın, hasta numarası yapmaktadır. Amacı ise tebdil-i hevâ bahanesiyle seyir yerlerine gitmektir. Gazetenin 191. nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu diyaloğa yer verilir: "-Sıhhatiniz yolundadır ama isterseniz tebdil-i heva için Adalar'a gidebilirsiniz. -Aman Büyükdere'ye hekimbaşı Büyükdere'ye!" Büyükdere, 19. asırda bir Frenk muhiti olarak karşımıza çıkar. Elçiler genellikle Büyükdere'de oturduğundan, yazlık ikametgâh olarak burası tercih edildiğinden, sıradan insanlar da buraya gitmek istemektedirler.

---

[253] "*Haydarpaşa sahrası, Haydarpaşa Çayırı Sokağı, Karaca Ahmet İbrahim Ağa Bulvarı, Ankara Asfaltı ve Marmara Denizi ile çevrili olan geniş alanı kaplar.*" Mehmet Nermi Haskan, **Yüzyıllar Boyunca Üsküdar 3,** Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul, 2001, s. 1284.

[254] "*Çamlıca, İstanbul'a en yakın, ve onu en yükseklikten seyredilebilen yer, anlaşılan hep bir ilginin ve sevginin merkezi olmuş. Bizans, bu dağı hükümdar bahçeleri ve av köşkleri ile süslediği gibi, yüzyıllar boyunca, Anadolu dağlarının birbirine zincirleme gönderdiği işaretler buluşu ile, zaferleri, yenilgileri, kuşatmaları, ateşten harflerle, başkentine buradan duyururmuş. Görkemli bir işlev, Çamlıca'ya verilen.*" Çelik Gülersoy, **Çamlıca'dan Bakışlar,** Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay., İstanbul, 1982, s. 5.

[255] "*Alem Dağı'ndan gelen sularla beslenip oluşan ve Anadoluhisarı'nın hemen yanında denize ulaşan Göksu ve Küçüksu, içinden geçtikleri çayırlara da kendi adlarını vermiştir. Bunlar Kâğıthane benzeri mesire yerleridir. Bu nehirlerde kayıkla gezilir, kırlarında keyif yapılırdı.*" Nurhan Atasoy, **Hasbahçe Osmanlı Kültüründe Bahçe ve Çiçek,** Aygaz Kitaplığı, İstanbul, 2003, s. 320.

[256] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 5, 3 Ağustos 1871, 16 Cemaziyelevvel 1288, 22 Temmuz 1287, s. 4.



Resim-7 Hayâl, nr. 186, 24 Ağustos 1875, (12 Ağustos 1291), s. 4.

İstanbullular bahsi geçen seyir yerlerinde, çeşitli olumsuzluklar görmüş ve istedikleri gibi eğlenmelerine mani olacak pek çok şeyle karşılaşmıştır. Taksim Bahçesi'nde[257] vakit geçirmek ve bir şeyler içmek isteyenler, garsonların ve ateşçilerin olumsuz davranışları karşısında ne yapacaklarını şaşırmış durumdadırlar. İyi hizmet alamayan halkın düştüğü bu tuhaf durum, dönemin mizah gazetelerine de yansımış ve çeşitli mizahi muhaverelerle durumun eleştirisi yapılmıştır:

"*Garson- Efendim ne buyuracaksınız.*

Müşteriler- (Birbirine hitâben) Ne istersiniz, kahve değil mi?

-Hayır ben çok içtim. (Garsona hitâben) Öyle ise bir kahve bir bira getir.

-Ne lâzım siz de bira için.

---

[257] "*Buranın da cadde yüzünde bir tek kapısı vardı, girince karşılıklı iki gişe, kıranta Rumlardan iki biletçi, burası da paralı, antresi 40 para.*" Reşad Ekrem Koçu, **İstanbul Ansiklopedisi,** Beşinci Cild, İstanbul, 1961, s. 2456. ; "*Taksim ve Tepebaşı Bahçeleri için belki de İstanbul'daki hatta Türkiye'deki ilk halka açık park düzenlemeleri hatta peyzaj düzenlemeleri denebilir. İki bahçe de hemen hemen aynı dönemlerde uygulanmış ve ikisi de oldukca geniş kitleler tarafından kullanılmıştır. İstanbul'daki Avrupalı ve Levantenlerin yaşadığı bölgelerde kurulması bahçelerin kullanımının yoğunluğunu arttırmıştır ve Avrupa kentlerindeki bahçe ve parkları aratmamıştır.*" Fikriye Pınar Altıner, **II. Abdülhamid Döneminde İstanbul Bahçeleri (1876-1909),** İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ocak, 2008, s.76.

-Hayır ben kahve isterim.

-Bu kalabalıkta kahve olmaz.

-İyi ama benim böyle şey içtiğim yok a kuzum.

-Ey çünkü içmezsen ne gelip oturuyorsun.

Ateşçi- Bizim bahşiş.

-Biz ateş istemedik.

-Olsun kahve içtiniz ya.

-Hayır daha içeceğimiz belli değil.

-Sonra unutulur hele şimdiden verin bir şey değil ey efendim yirmi para.[258]

İstanbulluları rahatsız eden bir başka şey ise yoğun "sivrisinek alayları"dır. Bağlarbaşı'nda bulunan Millet Bahçesi[259], sivrisineklerle dolu mesire yerlerinden sadece bir tanesidir: "*Millet Bahçesi gâyetle tenhâdır. Gelecek bağ sahipleriyle misafirleri istikbal etmek için sivrisinek alaylarında pek büyük hazırlıklar olunmaktadır.*"[260] Misafirlerini karşılamak için hazırlanan sivrisineklerin yanı sıra, baharın gelişiyle mesire yerlerinde başka olumsuzluklar da baş göstermeye başlar. Bu olumsuzlukları "rezalet" kelimesiyle ifade eden *Letâif-i Âsâr,* Kâğıthâne mesiresinde[261] eğlenenlerin tımarhanelik delilerden ibaret olduğunu özellikle

---

[258] **Diyojen,** nr. 39, 8 Ağustos 1871, 21 Cemaziyelevvel 1288, 27 Temmuz 1287, s. 3.

[259] "*Bağlarbaşı'ndan sonra, Tophanelioğlu'ndan Kısıklı'ya giden cadde etrafında, Tanzimat devri ricalinin köşkleri yer almıştı. Burasının hâlâ muhafaza edilen bir hâtırası, 'Millet Bahçesi' adı verilen parktır. 1867 yılında tanzim edilen bu park, uzun süre açık hava tiyatrosu, ince sazı ile karşı yakanın önemli bir gezinti yeri olmuştur. Parkın karşısında Tanzimat devrinin şöhretli siması ve ilk hürriyetçilerin lideri Prens Mustafa Fâzıl Paşa'nın köşkü bulunuyordu.*" Adnan Giz, "Eski İstanbul'un Mutena Semtlerinden Çamlıca", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 10, Kasım 1969, s. 26. ; *Üsküdar ilçesinde, Altunizade'ye 300 m, Kısıklı'ya 500 m. uzaklıktadır.*" Faik Yaltırık, Asuman Efe, Adnan Uzun, **Tarih Boyunca İstanbul'un Park Bahçe ve Koruları Egzotik Ağaç ve Çalıları,** İstanbul Büyükşehir Bel., İstanbul, 1997, s. 126.

[260] **Letâif-i Âsâr,** nr. 89, 4 Nisan 1872, 25 Muharrem 1289, 23 Mart 1288, s. 4.

[261] "*Osmanlı başkentinin en ünlü mesire yerinin Kâğıthane deresinin içinden geçtiği vadi olduğunu biliyoruz. Kâğıthane, deresiyle birlikte denizi, çayırı ve ormanı içerirdi. Kadınlar ve erkekler için ayrı ayrı yerleri bulunan bu mesire, baharda ilk gidilebilecek ve ancak birkaç hafta müsait olabilen, aynı zamanda da ulaşım kolaylığına sahip bir yerdi. Kâğıthane'ye mesire/ seyire gitmek; gidiş, seyir ve dönüş olmak üzere üç bölüme ayrılır, yani eğlence ve dinlenme evden ayrılmakla başlar, dönüşe kadar farklı şekillerde devam ederdi. Kâğıthâne'ye gidiş-dönüş arabalar ve kayıklarla olur, erkekler at ve katırla da gidebilir, hatta duruma göre yürüyerek bile ulaşılabilirdi. Cuma günü seyire çıkıldıysa Eyüp'te namaz kılınırdı. Mesire yerinde gezinti, çeşitli eğlenceler, çiçek toplama, çocuklar ve hanımların kurulan salıncaklarda sallanması, yaşlı ve terbiyeli olmalarına dikkat edilen*

vurgular. Mizah gazetelerinden, Kâğıthane'nin çok sevilmediğini ve tutulmadığını anlamaktayız. Bakımsız olduğu ve toplumun alt kesimine hitap ettiği için, Kâğıthane genellikle eleştiri konusu olmuştur Ancak, eski Kâğıthane âlemlerinin 1870'li yıllardaki gibi olmadığını, daha nezih ve güzel geçtiğini kaynaklardan öğrenebilmekteyiz. Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey'in verdiği bilgiye göre, eskiden Kâğıthane'de en zevkli âlemler tertip olunurmuş. Kâğıthane'nin en zevkli ve rağbetli zamanları ise elbette bahar mevsimiymiş. Ali Rıza Bey, insanların özellikle cuma ve pazar günleri buraya rağbet ettiklerinden bahseder. Pazar günleri gidenlerin çoğunun Hristiyan takımından olduğunu ise özellikle belirtir.[262] *Letâif-i Âsâr*'ın Kâğıthane hakkındaki tespiti ise şöyledir:

> "*(...) bazıları da çifte nara zurnalar ile ahenk edip zurnâ-yı hâkânî olmuşlar diğerleri de ağır ezgi fıstîkî makam iki tarafı nezâreye almış tıpış tıpış reftân ederek çemenzârı ölçüp biçmekte dolaşırlar idi. Ben de Kâğıthâne'yi*[263] *bir mahall-i seyrân zannederdim. Meğer öyle değil âdetâ bir tımarhâne-yi âlem imiş diyecektim dedim a lakin sonradan kayıklara süvâr olup denizin ortasında dal külâh hora tepenler ağız eğri göz şaşı mani atanlar türkü çağıranlar curcunaya çıkanlar kayık kıranlar zevrağa çatanlar vapur oturtanlar daha bilmem neler! Bunları da görünce zâhir bu da bir tımârhane-yi ummân ve daha doğrusu derya-yı rezaletin bir kanalı yahud bir kenâresidir dedim derdim a! Efem...?*"[264]

---

satıcılardan yiyecek ve eğlencelikler alınması, çay, kahve içmekle vakit geçirilirdi. Kâğıthane'nin dönüşü ise çok şenlikli olurdu. Çünkü akşam yaklaştığında saat 10 (ezanî) dolaylarında hareket başlar, birçokları bu dönüşü muayyen mevkilerden seyreder ve bundan büyük zevk alırlardı. Şüphesiz Kâğıthane'ye gidiş ve dönüşü bizim ifademizdeki sadelik ve sükûnet içerisinde düşünmemek gerekir. O tatlı bir heyecandır." Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Sosyal Hayatından Bir Kesit: Tanzimat Döneminde Mesire", **XIII. Türk Tarih Kongresi,** Ankara: 4-8 Ekim 1999, III. Cilt, II. Kısım, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2002, s. 1065-1066.

[262] Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, **Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, 3. Baskı, İstanbul, 2011, s. 111.

[263] "*Terkos Gölü'nün doğusundan çıkıp Haliç'e akan Kağıthane Deresi'nin, Haliç sahilinden başlayarak iki yanında uzanan, bir zamanlar mesiresiyle ünlü bölge. Günümüzde Kâğıthane ilçesinin merkez mahallesi ve güneybatıya, Haliç'e doğru uzanan bölümlerini kapsayan yerleşme ve sanayi bölgesi.*" "Kâğıthane", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1993, s. 380.

[264] **Letâif-i Âsâr,** nr. 94, 23 Nisan 1872, 14 safer 1289, 11 Nisan 1288, s. 3-4.

1870'li yıllarda Kâğıthane'deki[265] eğlenceler, görgü ve ahlâk kurallarına göre tertip edilmiyor olacak ki gazeteler, genellikle bu önemli mesire yerini kötü bir şekilde anmış ve eleştirmiştir. Öyle ki *Hayâl* gazetesi, "*Kâğıthane'ye*[266] *gidip eğlenebilenlere.*"[267] "Aşk olsun!" diyerek, bu mesire yerinin ne hâle geldiğini anlatmaya çalışmıştır. Kâğıthane'ye eğlenmeye gidenler, eğlencenin dozunu fazla kaçırınca, "küfelik" hâle gelirler ve dönüşleri ancak hamallar vasıtasıyla gerçekleşebilir. Bu durumu anlatan bir karikatür *Tiyatro* sayfalarında görülür. Gazetenin 15. nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında "Kâğıthane Dönüşü" ifadesi yazmaktadır:



Resim-8 Tiyatro, nr. 15, 20 Mayıs 1874, (8 Mayıs 1290), s. 4

Üsküdar'da bulunan Millet Bahçesi de bir "rezalet" yuvası olarak gösterilmiştir. Kadın ve erkeklerin önce işaretleşip, ardından muhabbete başladıklarını yine

---

265 "*Kağıthane vadisi, İstanbul şehrinin kuruluşundan itibaren halkın en önemli mesire yerlerinden biridir. Yeşil dokusu, içinden geçen tatlı suyu ve geniş çayırlıklarıyla bütün çağlarda şehir halkının mesire-eğlence ve plaj alanı kimliğini korur. Günümüze gelemese de geniş ormanlarının bulunduğu kimi tarihsel olaylar nedeniyle bilinmektedir.*" Hüseyin Irmak, **Kağıthane Tarih Envanteri,** Kağıthane Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2011, s. 113.

266 "*Haliç, Osmanlı döneminde nezih bir yerleşim yeri olduğu kadar, özellikle 18. yüzyıldan itibaren aynı zamanda şiirlere konu olan eşsiz bir tenezzüh, mesire ve eğlence mekânıydı. Malum, Kâğıthane bu yerlerin en meşhuruydu. Hal böyle olunca, Haliç'in özellikle üst kesimleri küberânın yalı, köşk ve sahilsaraylarının sıralandığı bir sayfiye semtiydi. Burada ayrıca, padişaha ait Bahariye Kasrı'nın yanında, padişah kızlarının (sultanların) kullandığı büyük sahilsarayları vardı. Bu özelliklerinin yanında, korumalı ve doğal bir liman olduğu için ticaret ve savaş gemilerinin demirlediği sağlam bir barınaktı da. Ayrıca gemilerin bakım ve kalafat işlerinin yapıldığı tezgâhlarla gemi sanayiinin yan kollarını oluşturan esnaf gruplarının meskûn olduğu bir bölgeydi. 19. yüzyılda bölgede riştehane ile başlayıp sayıları gittikçe çoğalan sanayi tesisleri, fabrikalar ve hanlar Haliç'in tenezzüh ve mesire yeri olma özelliğini ve yalılarla köşkleri yavaş yavaş tarihin derinliklerine gömdü. Bu dönüşüm birden bire olmadı ve Kâğıthane eğlenceleri bütün bu değişimlere yine de uzun süre direnebildi.*" Ali Akyıldız, **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi,** İş Bankası Yay., İstanbul, 2008, s. 7.

267 **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874 (5 Haziran 1290), s. 2-3.

gazeteler bildirmektedir: "*Millet Bahçesi'nde işaret imtihanı hitâm bulup herkes muhabbete başladı.*"[268] Eleştirilerden nasibini alan bir başka seyir yeri ise Beyoğlu'ndaki Millet Bahçesi'dir. Halk için belediye tarafından yaptırılan bu gezinti yerine, insanların para karşılığı sokulması, mizah gazetelerinin dikkatini çekmiştir. Altıncı Daire'nin paraya olan düşkünlüğünü[269] her fırsatta dile getiren mizah gazeteleri, dairenin halk için açtığı millet bahçesine de bir eleştiri getirmişlerdir. Burada bahsi geçen millet bahçesi, daha sonra Servet-i Fünûn romanlarında adına sıkça rastlayacağımız Tepebaşı Bahçesi'dir.[270] Beyoğlu ahalisinin vakit geçirip gezmesi için açılan millet bahçesinin ücretli olması, *Hayâl*'in dikkatini çeker:

> "*-İstanbul'da niçin bir Millet Bahçesi yoktur?*
>
> *-Niçin yok. Altıncı Daire, Beyoğlu ahalisine bir Millet Bahçesi ihsân etmedi mi?*
>
> *-Ha evet ihsân etti; fakat millet kendi bahçesine para ile giriyor!*"[271]

Para ödenerek girilen seyir yerleri olduğu gibi, hiçbir ücret ödemeden eğlenilen bahçeler de mevcuttur. Ancak, bu tip bahçelerin sahipleri, ticaret amacı gütmedikleri için olsa gerek, kimi zaman zor duruma düşüp bahçeyi kapatma kararı alabiliyorlardı.

---

[268] **Latife,** nr. 4, 3 Eylül 1874, (22 Ağustos 1290), s. 2.

[269] "*Belediyenin çalışmalarına gelince: Her şey para ile çözüme götürülebildiğine göre, Altıncı Daire Belediyesi'nin de dişe dokunur bir şeyler yapabilmesi için paraya ihtiyacı vardı. Yapılacak işler için gösterilen mikdarın Altıncı Daire halkından hemen toplanmasının zor olacağı, hazine için de bu miktarın yük teşkil edeceği dikkate alınarak, belediye meclisi üyelerinden ve yörenin zenginlerinden borç alınması kararına varılmıştı. Galata-Beyoğlu zenginlerinin çoğu ise yabancı uyrukluydu. Zaten bu yüzdendir ki, Altıncı Daire Belediyesi giderlerine yabancı uyrukluların katkısının sağlanması Meclis-i Tanzimat kararında yer almıştı.*" Mustafa Cezar, **XIX. Yüzyıl Beyoğlusu,** Ak Yay., İstanbul, 1991, s. 151.

[270] " *'Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu' yangından sonra, Tünel'in ilk senelerinde yapılmıştır. Tiyatronun yapılışı biraz gariptir. O tarihte Beyoğlu Belediye Dairesi Müdürü olan Bulak Bey, Tünel kumpanyası ile pazarlığa girişir ve çıkacak toprakların araba başına Belediyece az bir ücret almak şartiyle Tepebaşı çukurluğuna dökülmesine müsaade eder. Bulak Bey, aldığı parayı hiçbir şeye sarfetmeden saklar… Günün birinde birçok çingeneyi getirir, Tepebaşı arsasına yerleştirir. Tenekeden, çerden çöpten kulübeler yapmalarına ruhsat verir. Fakat karşıdaki konak sahipleri, aristokrat ecnebiler bu rezaletlere tahammül edemez, Bulak Bey'e şikâyete giderler. O da cevap verir: 'Para verin size orasını bahçe, tiyatro yapayım…' Konak sahipleri çaresiz para toplarlar. Bulak Bey de tünelden alınmış para ile toplanan parayı birleştirir. Böylece Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu ile bahçesini yaptırır.*" Hafi Kadri Alpman, **Ahmet Fehim Bey'in Hâtıraları,** Tercüman 1001 Eser, İstanbul, 1977, s. 21-22.

[271] **Hayâl,** nr. 147, 25 Mayıs 1875, (13 Mayıs 1291), s. 4.

Bu yerlerden bir tanesi ise Büyükdere Bahçesi'dir. Sahibinin dileği üzerine kapanan ve yeniden halkın istifadesine sunulması için baskıların yapıldığı bahçe, anlaşıldığı kadarıyla 1870'li yılların gözde mesire yerlerindendir:

> "*Dünyâda ne acayip adamlar bulunur! Hani ya şu Büyükdere'de mahud bahçe yok mu? Cânım şu her sene mevsim-i sayfta açılan bahçeyi bilirsiniz a. İşte o bahçe bu sene sâhibi tarafından umûm nâmına olarak küşâd olunmayacakmış da bunun açılması için Büyükdere'den Vakit gazetesi sahibi izzetlü Filib Efendi'ye bir arzuhâl göndermişler ve lutfen ve merhameten o bahçenin sinîn-i sâbıka misillü açılmasını sâhibi tarafından niyâz eylemişler! Tuhaf! Ama ne kadar tuhaf? O bahçenin cürmü kadar, hacmi kadar, ağaçları kadar, taşları kadar, mülazımları kadar. Cânım ne telaş ediyorsunuz? Durun bakalım oranın açılması bir gûne-yi istifâde ve ticâret maksadına mebnî değil a. Her sene o kadar masraflar, o kadar fedâkârlıklar. Biliyorsunuz ki mücerred-i umûmun sürûr u inbisâtı için ihtiyâr olunuyor. Belki bu sene sâhibinin bir saygısı var. Belki o kadar masrafları ihtiyâr etmeye vaktin müsaadesi yok. Her sene her sene bu kadar fedâkârlık kolay mıdır?*"[272]

Gazetenin bu durumu şaşkınlıkla karşılaması yerindedir, çünkü o dönem İstanbul halkının büyük bir çoğunluğu yaz aylarında mesire yerlerine ne olursa olsun akın etmek istemektedir. Ancak, İstanbul halkının bir kısmını şık ve şıllık adı verilen Batı medeniyeti özentisi genç hanım ve beyler oluşturur:

> "*Buranın seyircileri gittikçe terakki etmekte olduğundan ve içlerinde ekseriya abûsu'l-vechlerin, sahte vekârların voltaları insanın beynine dolaştığından gelecek hafta içeriki suda züğürt şıklara şirinlik nüshası ve geçmez şıllıklara düzgün şişesi tevzi' olunacaktır.*"[273]

---

[272] **Hayâl,** nr. 157, 17 Haziran 1875, (5 Haziran 1291), s. 3.
[273] **Latife,** nr. 36, 5 Temmuz 1875, 23 Haziran 1291, 30 Cemaziyelevvel 1292, s.3.

Seyir yerlerine gidip eğlenmek, orada vakit geçirmek belli bir miktar para harcamayı da gerektirir. İnsanlar evlerinden alıp götürdükleri etlerle güveç yaparlar, üzerine de tatlı olarak helva yerlerdi. Sadece güveç yemekle kalmaz, bu yemeğe dolmalar da eşlik ederdi.[274] Ancak, 1870'li yıllardaki geçim sıkıntısı yüzünden İstanbul halkı mesire yerlerinde güveç pişirip yemek yerine daha ucuz olan balığa rağbet etmek mecburiyetinde kalmıştır. Üstelik, balığı yanında başka bir yiyecek olmadan tüketmek durumunda olan İstanbullular, ceplerindeki az paraya kanaat edip de mesireye gelmekten feragat etmemektedir. Bu "tuhaf" durum karşısında şaşkına dönem mizah gazeteleri, İstanbul halkındaki bu mesire merakını sayfalarına yansıtmışlardır:

> "*(...) Nihâyet Büyükdere'ye çıkıp Sarıyer'de çemender-i süvâr izz-i vekâr olarak Sular'a vâsıl oldum. Hani ya! Bizim bildiğimiz seyir yerlerinde halk güveçle et, yalancı dolma, helva yerlerdi. Burada herkesin önünde birer tabak sardalya balığından başka bir şey görmedim. Merak bu ya! Sebebini sordum 'Suyun şifalı olduğundan nâşi çok içilmek içindir.' cevâbını aldım. Aldım ama ben bu cevâba kanmadım. İnceden inceye tahkîk ettim. Ne haber alsam iyi?... Meğer bu da kokozluktan nâşi imiş! Be canım bizim halk ne acayiptir! İki ceplerinde üç kuruşları olmuş olsa onu da mesirelerde sarf ediyorlar. Ben burada tuhaflığa dâir pek çok şey gördüm ise de gazete lisânına yakışmayacağından doğrusu yazmaktan zabt-ı kalem ederim.*"[275]

Halktaki mesire merakının farkında olan bahçe sahipleri, işi ticarete dönüştürmüşler ve mesire yerlerine para karşılığı girilmesini istemişlerdir. Yukarıda, Beyoğlu Millet Bahçesi'ne girişin parayla olmasının eleştirildiğini görmüştük. Gazeteler, bu durumla

---

[274] "*Kırda yemek yemek için hazırlanan nefis şeylerin başında kuzu söğüşleri, zeytinyağlı yaprak sarmaları, sütlü irmik helvaları gelirdi. Çok defa kırda çevirmek için kuzular da kestirilirdi. Orta halliler, yiyecek sepetlerini kendileri götürür ve kibar takımı da ayvaz ve uşaklarıyla ayrı vasıtalarla yollarlardı.*" Server R. İskit, "Haliç ve Kâğıthaneye Dair", **Tarih Konuşuyor,** Cilt 5, Sayı 29, Haziran 1966, s. 2363.

[275] **Hayâl,** nr. 168, 13 Temmuz 1875, (1 Temmuz 1291), s. 3-4.

alay etmekten vazgeçmemişler ve fırsat buldukça bahçe sahiplerine imalarda bulunmuşlardır:

> "*SUAL- Beyoğlu'ndaki Millet Bahçesi hangi millete mahsustur?*
> *CEVAP- Parayı veren millet düdüğü çalar.*"[276]

İlk dönem mizah gazetelerinin seyir yerleriyle ilgili rahatsız oldukları bir başka konu ise kadın ve erkeklerin buralarda karşı karşıya oturmalarıdır. Bu durumu ahlâk ve edebe aykırı bulan *Hayâl,* "Olmasa idi" başlığı ile verdiği metinde şu cümleyi kurma gereği duyar: "*Seyirgâhlarda, kadınların erkeklerin karşısında ve erkeklerin kadınların karşısında oturmaları.*"[277] Cümleyi başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

2.1.10 Uçurtma Uçurma

1870'li yıllarda, Beyoğlu ahalisi kendine yeni bir eğlence bulmuştur: uçurtma. Yalnız, bu uçurtmalar fenerlerle aydınlatılarak rüzgâra teslim edilmiş şekildedir. Kısacası, ateş ve uçurtma yan yanadır. Bugünkü "dilek feneri" ne benzer özellikler taşımaktadır. Uçurtmanın aşağıya, yere düşmesi sonucunda oluşabilecek bir yangın ise gazetelerin en büyük korkusudur. Beyoğlu ahalisinin bu "delice" eğlenceden vazgeçmesini isteyen *Hayâl* gazetesi, İstanbul'u ateşe verebilecek bu eğlencenin bir an önce yasaklanmasını da talep eder:

> "*Beyoğlu ahalisinin işi gücü kalmamış da sabahtan akşama kadar uçurtma uçuruyorlar imiş. Vakit gazetesi gözüyle görmüş yazıyor. Hem de kuyruklarına birer fener bağlıyorlarmış. (Vakit gazetesinin değil ha! Uçurtmaların. Vakit gazetesinin bir tane bile kuyruğu yoktur.) Lakin Vakit gazetesi fenerler iki mumlu mu dört mumlu mu, kâğıttan mı camdan mı söylememiş. Birkaç gece pek çok ruzgâr olduğundan uçurtmalar*

---

[276] **Hayâl,** nr. 174, 27 Temmuz 1875, (15 Temmuz 1291), s. 2.
[277] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.

lâyıkıyla uçamamış! Teessüf olunacak şey. Çünkü Vakit gazetesinin dediği gibi ruzgâr olmayıp da uçurtmalar aşağı düşerse bir yangın zuhûruna sebebiyet verecekleri şüphesizdir. Hem Beyoğlu ahalisi biraz delicedir yarın kalkarlar da kuyruklarına (uçurtmaların kuyruklarına kendi kuyruklarına değil) fener yerine bir mangal ateş bağlarlarsa artık ruzgâr olmasa bile İstanbul'u âteşe yakacaklarına şüphe kalmaz... Çünkü efendim fenerin nasıl olsa camları olur. Mangalın ise etrafına cam konulmadığından rüzgâr âteşleri dağıtabilir."[278]

2.1.11 Geleneksel Türk Tiyatrosu ve Eğlence Çeşitleri

2.1.11.1. Orta Oyunu ve Karagöz

1870'li yıllarda, mizah gazetelerinde tartışılan konulardan biri de geleneksel Türk tiyatrosunun varlığı ile ilgilidir. Yine, bu konuya en çok yer veren gazete ise Teodor Kasap'a ait olan *Hayâl*'dir. Bu gazete ısrarla, geleneksel tiyatromuzun kaldırılmaması, onun yerine ıslâh edilmesi gerektiğini vurgulamıştır.[279]

---

[278] **Hayâl,** nr. 151, 3 Haziran 1875, (22 Mayıs 1291), s. 3-4.

[279] Teodor Kasap, "*Gölge oyunu ve orta oyununun yeni durumlara göre ıslah edilmesini, bunun okumuş yazmışlardan oluşan bir komisyon tarafından yapılmasını savunurken, aslında bu türün esas damarı olan kendiliğindenliğe yapılacak bu müdahalenin onun sonunu da getireceğini belki de hesap edememiştir. Kaba şakaların ve müstehcenliğin kontrol altına alınmasını ve oyunlara bir standart getirilmesini de içeren bu ıslah önerisi, gölge oyunu ve orta oyunu için artık başka bir döneme girildiğini de gösterir. Ancak gölge oyunu ve orta oyunlarının diline hâkim olduğunu ve nasıl bir şey önerdiğini de gerek gazete yazılarında, gerekse Moliere'den yaptığı adaptasyonlarda görmek mümkün. Güllü Agop'un tiyatrosundaki aktör ve artistlerin şiveli konuşmalarını önemli bir sorun olarak görürken, belki bir yandan da gölge oyunu ve orta oyunundaki şivelerin bir gösteri aracı olmasını ve hayal ustasının şive taklidindeki maharetini göz önünden ayırmıyordu.*" Peri Efe, "Teodor Kasab, Namık Kemal ve Haşmet'in Geleneksel Seyirlikler- Batı Tiyatrosu Tartışmaları 'Medeniyet Bir Memlekete Hâricden Girmeyub İçinden Çıktığı Gibi...'", **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak 2009, s. 80.

Özellikle, ramazan ayında halka gösterilen Karagöz[280] ve Orta oyunu[281] gibi seyirlik oyunlar, halkın ahlâkını bozacak surette konulardan seçilebiliyordu.[282] On, on iki yaşlarında kız çocuklarının da seyirci olarak katıldığı bu oyunlarda geçen diyaloglar, gazeteleri rahatsız etmiş ve tepki göstermelerine neden olmuştur.[283] Çocukların terbiyesini bozabilecek nitelikte oyunlar sergileyenler ve bu oyunlara çocuklarını getirmekten imtina etmeyen babalar, hayretle karşılanmaktadır. Hicab duyulması gereken sözler karşısında, gülmeyi tercih eden bu babalara akıl erdiremeyen *Hayâl,* geleneksel Türk tiyatrosunun ıslâh edilmesi gerektiği görüşünü savunur:

"*Mademki Hayal ve Orta oyunu'nun îcâd ve ihdâsı – o zaman tiyatro olmadığından- mücerred âdâba mugâyir olan hâlleri zevk ü istihzâ ile ıslah*

---

280 "*Karagöz bir hayal oyunudur. Karanlıkta beyaz bir perdenin arkasına ışık yakılır; deriden kesilmiş insan biçimleri arkadan perdenin üstüne tutulunca perdede hayaller belirir. Karagözcü bu hayalleri konuşturarak, ses taklitleri, şive taklitleri yaparak bir olayı anlatır. Şark mistikliğinin ürünü olan bu oyun tasavvufla da açıklanabilir. Ama bu çeşit gölge oyunlarının çok eskiden beri Hindistan'da, Çin'de, Cava'da, Moğolistan'da oynatıldığını biliyoruz. Anadolu Türkleri arasında on beşinci yüzyıldan beri gölge oyunları oynatıldığını gösteren belgeler var.*" Memet Fuat, **Başlangıcından Bugüne Türk ve Dünya Tiyatro Tarihi,** Varlık Yay., İstanbul, 1970, s. 318., "*Şeyh Küşteri'nin gerçek bir kişi olması, gölge oyununun kurucusu olmasını gerektirmez. Bu yakıştırma da, ağızdan ağıza geçerek, tıpkı Hacivat ile Karagöz üzerine söylentiler gibi, gelenek olmuştur. Zaten eskiden esnaf arasında çeşitli sanatların ilk bulucu veya kurucusunun Peygamber, eshâb veya veli olduğu yolunda bir inanç beslenir ve o kişi esnafın piri olarak benimsenirdi. Hazret-i Adem ekincilerin, Hazret-i Nuh tüccarların ve gemicilerin, Hazret-i Musa çobanların, Hazret-i Lokman hekimlerin, Hazret-i Yunus balıkçıların, Hazret-i İsa gezginlerin, Hazret-i Muhammed tacirlerin piri olduğu gibi, Şeyh Küşteri de gölge oyununun piri sayılmıştır.*" Metin And, **Geleneksel Türk Tiyatrosu Köylü ve Halk Tiyatrosu Gelenekleri,** İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1985, s. 289.

281 "*On dokuzuncu asır başında İkinci Mahmut devrinde pek rağbet gören ve musiki, curcuna, çengi ve mukallitlerin birleşmesiyle ilerlemiş bir şekil alan kol oyunu, Hafız İlyas'ın tariflerinden de anlaşıldığı gibi, açıkta orta yerde oynayan bir oyundur. Bu sebepledir ki, sonraları kol oyununa Orta oyunu denilmiştir. Kol oyununun bu ismi alması yine Mahmud'un padişahlığı sıralarındadır.*" Refik Ahmet Sevengil, **Türk Tiyatrosu Tarihi I Eski Türklerde Dram San'atı,** Millî Eğitim Yay., İkinci Baskı, Ankara, 1969, s. 65.

282 "*Osmanlı'da gölge tiyatrosu, birçok etnik kimliğin ve dil grubunun (ve tabii ki kadın ve erkeklerin!) bir arada bulunduğu İstanbul'da on altıncı yüzyıldan sonra hayat bulan ve birkaç yüzyıl boyunca gelişen özel bir etkinlik çerçevesiydi. Bu gölge oyunları dil, iletişim ve cinselliğin öne çıktığı komik temsillerdi.*" Daryo Mizrahi, "Ciddi Hayatın Komik Gölgeleri Osmanlı'da Karagöz Oyunları", **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak 2009, s. 48.

283 "*Dil ve iletişim alanındaki parodi ve taklitler sadece gölge oyununa özgü değildi hiç kuşkusuz. Ancak Karagöz oyunlarının, temsil ve gösterge sınırlarını genişleten önemli bir ayrıcalığı vardı; canlı aktörlerle mümkün olmayan ama cansız kuklalarla tiyatrolaştırılan cinsellik. Perdede peçesiz kadınları ve falluslu erkekleri canlandırmak mümkündü. Sokata sınırlanan kadın-erkek ilişkileri perdede tersyüz oluyordu.*" Daryo Mizrahi, "Ciddi Hayatın Komik Gölgeleri Osmanlı'da Karagöz Oyunları", **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak 2009, s.50.

için enzâr-ı umûmiyeye koymaktan ibârettir. Ve bu da milletin tiyatrosu makamında olarak tab'en ehemm ve asrımızda mizâh gazetelerinin vücudu gibi mültezemdir binâenaleyh esas vaziyetine hiçbir diyeceğimiz olmayıp yalnız ahvâl-i hâzıralarının ıslahıyla ba'd ez în âdâb-ı umûmiyeye hizmet edebilecek bir tarz ve tavrda bulundurulmaları esbabının istihsâlini hükûmet-i seniyyenin adâlet ve şefkat-i müsellemesinden istirhâm ederiz."[284]

Geleneksel Türk tiyatrosunun ıslâhını isteyenler olduğu gibi, bu tiyatronun tamamen yasaklanması gerektiğine inananlar da vardır. Bu iddiaya sahip olanlardan biri Şark gazetesidir. Orta oyunlarının genel ahlâk üzerinde kötü tesirleri olduğuna inanan Şark, bu oyunların derhal yasaklanması gerektiğini belirtir. Mizah gazetesi *Hayâl* ise orta oyunlarının ahlakı kötü yönde etkilediğine katılmakla beraber, bu tiyatronun yasaklanmasına karşı çıkar. Gazeteye göre, yasaklayarak bir yere varılamaz; çünkü bu tiyatro Türklerin tiyatrosudur ve kaybedilemez. Yasaklamak yerine ıslah yoluna gidilirse, daha iyi sonuçlar alınacağını savunur[285]:

"*Dünkü Şark'ta orta oyunlarının ahlâk-ı umûmiyeyi ifsâd eylediğinden bahisle men' buyurulması hakkında bir varaka gördük. Vâkıâ biz de sâhib-i varaka ile bu bâbda hem-efkârız. Lakin men'ini değil, ıslâhını arzu ederiz. Çünkü orta oyunu Türklerin tiyatrosudur. Hatta zuhur-ı Osmâniyânla berâber ibdâ' ve îcâd edilmiş olan hayâlden tecessüm etmiş olduğundan değil men'ini, ilâ âdât-ı milliyemize tevfikan islâhını arzu etmeliyiz. Bu makule şeylerin ıslâhı da ashâb-ı kalemin himmet ü iânesine muhtaç bulunduğundan hükûmet-i seniyyeden men'ini istirhâm edecek yerde ashâb-ı kalemden ıslâhını taleb ü niyâz etmelidir.*"[286]

---

[284] **Hayâl,** nr. 2, 26 Ekim 1873, (14 Teşrinievvel 1289), s. 1.

[285] Aynı düşünceyi Ziya Paşa da Londra'da çıkan Hürriyet gazetesinde dile getirmiştir: "*(...) Zira, bizim tiyatromuz orta oyunudur. Avrupa tiyatroları da eski zamanlarda tıpkı bizim orta oyunları tarzında idi. Onların kralları ve şairleri, milletin ahlâkını terbiye etmek maksadiyle o eski oyunlarını tanzim ettiler. Bizde bu himmet olmadığı için, orta oyunu eski halinde kaldı. Yalnız Abdülaziz Han, padişahlığının ilk yıllarında bu oyunları milletin yaradılıştan gelme ahlâk ve tabiatına hizmet edecek yolda tanzim etmek arzusunda idi.*" Refik Ahmet Sevengil, **Türk Tiyatrosu Tarihi IV Saray Tiyatrosu,** Millî Eğitim Yay., İstanbul, 1970, s. 56-57.

[286] **Hayâl,** nr. 69, 4 Mayıs 1874, (22 Mayıs 1290), s. 3.

Orta oyunu ile kötü ahlâk o kadar özdeşleşmiştir ki nezih yerlerde oynanan ve seçkin insanların katıldığı orta oyunu seyirleri bile ahlâkı bozmakla suçlanmıştır. Bu duruma isyan eden bir okuyucu, *Hayâl* gazetesine bir varaka göndererek, Mecmûa-i Maârif'te çıkan haberi yalanlar. Haberin içeriği şöyledir:

> "*Dört seneden beri Ortaköy'de Dereiçi'nde saâdetlü Necîb Paşa hazretlerinin müzeyyen ve müreffeh bahçesinde orta oyunu icrâ etmekte olduğumuzdan gerek mezkûr karye ahalisi ve gerek mahall-i sâireden gelenler cümleten memnun oldukları halde Mecmûâ-i Maârif'in 28 numaralı nüshasında bir varaka gördük ki bu orta oyununun ahlâkı ifsâd eylediğinden bahsediyor da oyun, kuru derede kurulmuş ve gayr u muntazam ve toz toprakla donatılmış bir mahalden ibâret olduğu hâlde duhuliye parası dört kuruştur diyor.*"[287]

Hayâl gazetesi sık sık orta oyunları ile Gedikpaşa Tiyatrosu'nda oynanan oyunları karşılaştırma yoluna gider ve Gedikpaşa'daki oyunların, orta oyunlarından daha çok ahlâkı bozacağını iddia eder:

> "*Biz orta oyunlarını tiyatroya her cihetle tercih ederek, salâhını arzu eder ve tiyatro idaresi tiyatroculuğuna ma'lûmât-ı kâfiyesi olan bir adamın yed-i iktidârında bulunmadıkça orta oyunlarından ziyâde ahlâk u âdât-ı milliyemizi ifsâd eder îtikâdındayız.*"[288]

Her sayısında da orta oyunlarının tamamen kaldırılmasının büyük bir insafsızlık olduğunu, kaldırmak yerine ıslâh etmek gerektiğini ısrarla vurgular:

> "*(...) Hâl böyle iken bunların görülen hatâyânının ıslahı tavsiye olunacak yerde büsbütün imhâ-yı vücûduna sebebiyet verecek neşriyatta bulunmak ne*

[287] **Hayâl,** nr. 91, 19 Ağustos 1874, (7 Ağustos 1290), s. 3-4.
[288] **Hayâl,** nr. 99, 16 Eylül 1874, (4 Eylül 1290), s. 3.

rütbe insafsızlık!!! Ne derece vazîfe-i nâşinâslık olduğunu tayin etmek kabil midir?"[289]

Geleneksel Türk tiyatrosu ile ilgili kaldırılmalı-ıslah edilmeli tartışmaları devam ederken, İstanbul halkı bu tartışmalara kulak asmayarak, bildiği gibi orta oyunu, hayâl ve meddahı izlemeye gider. Öyle ki kimi zaman bu tiyatroların icra edildiği yerlerde oturacak yer bulma konusunda büyük sıkıntı çekilebilmektedir. Şehzadebaşı, bu yerlerden biridir:

> "*Hayâl ve meddah olduğu geceler burası ziyadesiyle kalabalık olup mevcûd bulunan sandalyeler yetişmediğinden civarında bulunan dükkanından muvakkit sûretiyle beş on sandalye alınmakta ise de onlar dahi idare etmediği cihetle bil-zarûr gayet fersûde ve oturmaktan müberra iskemlelerin müşterilere verildiği ve hatta iskemlelerin tozları bile süpürülmediği aynen müşahede olunmaktadır.*"[290]

Şehzadebaşı'nın yanı sıra, Bağlarbaşı da geleneksel Türk tiyatrosunun rağbet bulduğu semtlerden bir tanesidir. Bu oyunlara ilgi o kadar büyüktür ki mekânlar, kalabalığı kaldıramaz duruma gelmiştir. Özellikle, Kavuklu Hamdi'nin temsillerine halk koşarak gitmektedir. Kavuklu Hamdi, "perdeli orta oyunu" denen şeyi hayata geçiren kişidir. Daha önce, Gedikpaşa Tiyatrosu'nda Güllü Agop ile beraber çalışan, onunla birlikte oynadığı oyunları tulûata çeviren; yani metinsiz ve suflörsüz doğaçlama oynayan Kavuklu Hamdi, Güllü Agop'un tüm engelleme girişimlerine karşın ayakta kalmayı başarır. Güllü Agop, Kavuklu Hamdi'nin tulûat tiyatrosunu engelleyemez; çünkü hükümet kendisine sadece suflörlü ve metinli oyun oynama tekelini vermiştir. Halbuki Hamdi, orta oyunu ile klasik tiyatroyu birleştirerek yepyeni bir şey yapmaktadır.[291] Hamdi'nin nasıl rağbet gördüğünü aşağıdaki paragraf bize anlatır:

---

[289] **Hayâl,** nr. 101, 23 Eylül 1874, (11 Eylül 1290), s. 2.
[290] **Hayâl,** nr. 128, 26 Aralık 1874, (14 Kanunuevvel 1290), s. 4.
[291] Selda Hızal, **İstanbul'un 100 Sahne Sanatçısı,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 2012.

"Bu tarafta envâ-i lu'biyât icrâ olunmaktadır. Kalabalık bahsine gelince zuhûrî kolbaşısı Hamdi Efendi'nin palangasında bile oturacak yer kalmamıştır diyebilirim."[292]

Halkın zuhûrî kollarına rağbeti fazla olmakla birlikte, buralarda oynanan oyunların ahlâk ve edeb dışı sözlerle dolu olması diğer taraftan insanları rahatsız etmektedir. Bir okuyucu, *Meddah* gazetesine varaka göndererek, İstanbul halkını rahatsız eden bu kurumların kaldırılmasını talep eder. *Meddah* ise kaldırmaktan çok ıslâh etme taraftarıdır:

"(...) Lakin ağızlarından çıkan lakırdılardan kendilerinin yerine ben mahcûb oldum. Hem pek utandım çünkü öyle edebsizce lakırdılar söylüyorlar ki hakîkaten bî-edeb birbirine söyleyemez. Hele birçok kadınların kafes arkalarında bulunmaları ve bu lakırdıları işitmelerini pek münasebetsiz buldum. Oyun mahallinin de adını sordum. Osmanlı Canbazhanesi dediler. Vâkıâ sonra icrâ edilen oyunlar hünerli şeyler olup zuhûrî gibi değil de zuhûrî denilen pek bî-edebâne bir oyunmuş. Bu varakayı gazetenize göndermekten maksadım İstanbul halkının böyle yerlere devâm ettiklerine şaştığımdandır. Çünkü maksad sonra oynanılan oyunları seyretmek ise zuhûrî denilen şu oyunun oradan kaldırılması pek güç değildir zannederim. İmza Bir Taşralı MEDDAH Vâkıâ zuhûrî kolları pek fenâ bir hâlde devâm ediyor ise de bunu kaldırmaktan ziyâde ıslâh etmek iyidir zannederiz."[293]

Halkın geleneksel Türk tiyatrosuna, özellikle de orta oyununa rağbeti öylesine artmıştır ki Bağlarbaşı'nda bulunan Şükrü Efendi'nin tiyatrosu, orta oyunu oynandığı sırada, seyirci fazlalığından çökme tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Bu noktada *Hayâl* gazetesi, tiyatronun sahibi Şükrü Efendi'yi suçlar:

---

[292] **Latife,** nr. 17, 10 Mayıs 1875, 28 Nisan 1291, 5 Rebiülahir 1292, s. 1,3.
[293] **Meddah,** nr. 28, 28 Haziran 1875, (24 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

"Bu zat dahi halkı izrar ederek yani bir kuş kafesi mesâbesinde bulunan tiyatrosuna hadden efzûn müşteri doldurarak para kazanmak istiyormuş! Ahbâblardan işittiğimize ve matbaamıza varid olan varakalar meallerine nazaran geçen cuma günü icrâ edeceği lubiyâta başlayıp henüz Kavuklu rüyasını nakl ederken kadınların bulunduğu orta kattan birdenbire bir çatırtı kopar. Herkes canı derdine düşüp kimisi evladım, kimisi anacığım, kimisi aman yanıyoruz, aman ölüyoruz, can kurtaran yok mu? diye feryad u figana başlarlar. Bu esnada herkes acaba localar yanıyor mu diye korkarak dört yüz nüfûsu mütecaviz nisvan dışarı uğrarlar. Oyun da paydos olur. Rivayete göre Şükrü Efendi'nin üç kat bulunan işbu tavuk kafeslerinin altında birer süpürge çöpü gibi ince direkler varmış. Sahîh ise âid olduğu mahalden îcabının icrâsıyla tiyatronun muntazam bir hale konulacağına şüphe olunmamalı."[294]

2.1.11.2 Hokkabazlar

İstanbulluları eğlendirmek üzere sanatlarını icra edenler arasında sadece çalgıcılar ve şarkıcılar bulunmamaktaydı. Çeşitli, maharetli el gösterileri ile insanları şaşkınlığa çeviren hokkabazlar da yer alıyordu. 1870'li yıllarda, Avrupa'da eğitim aldıktan sonra İstanbul'a dönen Hokkabaz Şükrü Efendi, halk tarafından çok sevilmiş ve beğenilmiştir. Hatta İstanbullular bu memnuniyetlerini dile getirmek için mizah gazetelerine varaka bile göndermişlerdir. Bir İstanbullunun ağzından yazılan aşağıdaki varaka, Hokkabaz Şükrü Efendi'nin hünerini öven cümlelerle doludur:

"(...) *Şükrü Efendi nâmında bir hokkabaz geldi. Bu zât için Avrupa'dan gelmiş diyorlar. Avrupa'da ise Şükrü Efendi olamayacağından vatanımızdan gidip orada tahsil-i hüner etmiş olmasında şüphe yoktur. Mukaddemki kumpanyanın oyunlarından ne derece nefret ettiğine bu zâtın icrâ eylediği hünerlerden onun dört katı memnun olduk. Zîrâ kendisi Avrupa'nın her tarafını gezmiş, görmüş ve*

[294] **Hayâl,** nr. 168, 13 Temmuz 1875, (1 Temmuz 1291), s. 2.

ora hokkabazlarının kâffe-i hünerlerini kemâliyle tahsîl etmiş olduğuna ibrâz ettiği hünerleriyle harekât ve muâmelâtı isbâta kâfî idi. Vatandaşlarımız arasında böyle bir zât bulunduğuna da başkaca memnun olduğumuzu beyân için işbu varakamı mu'teber gazetenize gönderdim."[295]

Bütün İstanbul hokkabazları, Şükrü Efendi gibi değildir. Kimi hokkabazlar kadınlara fazla yakın davranarak, âdâba ve ahlâka aykırı davranabilmektedir. *Hayâl* gazetesinin temennilerinden biri de İstanbul'un bu tür hokkabazlardan temizlenmesidir. "Olmasa idi." başlıklı metinde bu temenni şöyle dile getirilmiştir: "*Hokkabazların kadınların arasına girip kadınların hazzettiği ta'birâtı kullanmaları.*"[296] Cümleyi, başlıktaki "olmasaydı" ifadesi ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Hokkabaz Şükrü Efendi'nin ünü her geçen gün artar ve hünerini takdir edenler çoğalır. Yine, *Hayâl* gazetesinde yayımlanan bir yazıdan anlaşıldığına göre Şükrü Efendi, Bağlarbaşı Çiftlik Gazinosu'nda gösteriler yapmaya başlamıştır:

"*Geçenlerde bir akşam Bağlarbaşı'nda Çiftlik Gazinosu'nda Hokkabaz Şükrü Efendi'nin oynattığı tiyatro meclisinde bi'l-cümle âzâ hazır olduğu hâlde Şükrü Efendi fevkalâde bir sûrette ibrâz-ı mahâret ettiğinden hâzırûn kemâl-i memnûniyetlerini izhâr için hepsi birden mumaileyhi şaşırtacak sûrette el çırpmış ve bazısı memnûniyetlerinin fevkalâdesinin fevkalâdesini göstermek için ıslık-ı sâz ve âferin olmuşlardır.*"[297]

Hokkabaz Şükrü Efendi, 1875 senesinde bir daha Avrupa'ya gitme gereği duyar; fakat bu seferki gidiş eğitim amaçlı değil, gezip görme niyetiyledir:

---

[295] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 3.
[296] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[297] **Hayâl,** nr. 187, 26 Ağustos 1875, (14 Ağustos 1291), s. 3.

"*Hokkabaz Şükrü ise Avrupa'ya gideceği sahîh olsa gerektir fakat icrâ-yı sanat için veya talim için olmayıp yalnız bu sene Hamdi Efendi sâyesinde kazandığı paraların Avrupa'nın bir cihetinde Ramazan-ı Şerîf'e kadar sarfına gayret ile yine avdet edecek demektir.*"[298]

2.2. SOKAKLAR\CADDELER

2.2.1. Aydınlatma\Gazla Aydınlanma\Gazhaneler

Batı'da havagazı; yani maden kömüründen gaz üretimi 1812'de bulunmuştur. İlk olarak 1813 senesinde Londra havagazıyla aydınlatılmaya başlandı. Daha sonra Paris ve diğer Batı kentleri havagazıyla tanıştı. Osmanlı topraklarında havagazı ile aydınlatma, Abdülmecid döneminde (1839-1861) Dolmabahçe Sarayı'nın yapılmasıyla gündeme gelmiştir. Sarayın aydınlatılması için, saraya yakın bir mekânda bir gazhane kurulması kararlaştırılır ve Dolmabahçe Gazhanesi inşa edilir. Daha sonra Beylerbeyi Sarayı yapıldığı sırada, Kuzguncuk'ta ikinci bir gazhane kurulur.[299]

Osmanlı döneminde sokakların aydınlatılması, 19. yüzyıla kadar söz konusu bile edilmemiştir. Fenersiz sokağa çıkmanın yasak olduğu dönemlerde, gece bekçileri ellerinde fenerlerle gezerlerdi. Daha sonra, evlerin ve dükkânların önüne fenerler asılması istenecektir. Cam fenerler kapı önlerine asılırken, muşamba, bez ya da kâğıttan yapılmış fenerler ise elde dolaştırılırdı. Osmanlı'da sokakların düzenli bir şekilde aydınlatılması, Tanzimat döneminde gündeme gelmiştir.[300] Sokakların

---

[298] **Meddah,** nr. 32, 26 Ağustos 1875, (24 Recep 1292), s. 3.

[299] Zafer Toprak, "Aydınlatma-Tanzimat Dönemi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1993, s. 478.

[300] Önemli bir Tanzimat aydını olan Şinasi, 5 Mayıs 1864 (28 Zilkade 1280) tarihinde, Tasvîr-i Efkâr'in 192 numaralı nüshasında yayımladığı "İstanbul Sokaklarının Tenvîr ve Tathîri" başlıklı yazısında, İstanbul'un daha modern ve uygar bir görüntü kazanması için nelerin gerekli olduğunu anlatır, bu konudaki düşüncelerini dile getirir. İstanbul'un geceleri karanlığa gömülmesini eleştirir ve bu şehre aydınlığın yakışacağını beliritir: "*Böyle bir şehr-i şehîr ne kadar tahsîn ve tathir ve ne kadar tezyin ve tenvir olunsa şayestedir.*" İsmail Parlatır, Nurullah Çetin, **Şinasî Bütün Eserleri,** Ekin Kitabevi, Ankara, 2005, s. 161.

aydınlatılmasını medeniyetle ilişkilendiren devlet, bu işe ayrı bir önem vermiştir. İsteyen insanlar evlerinin önüne kandiller asmak suretiyle, bu aydınlatmaya katkı sağlayabileceklerdi. Önce isetğe bağlı olan bu durum, daha sonra değişir. Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye kararı ile, hali vakti yerinde olan insanlar bu işe mecbur kılınacaklardır. Evlerinin önüne kandil asan insanlar, hükümet nezdinde taktirle karşılanıyorlardı. Böylelikle, sokaklarda kandil veya fener yakılması yaygınlaşmıştır.[301]

Kırım Harbi'nden sonra, Şehremaneti'nin kurulmasıyla birlikte, şehrin sokaklarının aydınlatılması da gündeme gelir. Sokakların aydınlatılması ile şehrin güvenliğini bağdaştıran yetkililer, bu işe ayrı bir önem vermişlerdir. Yabancı bir girişimci olan Hers, 1864'te Bâb-ı Zabtiye Nezareti'ne başvurarak, sokakların petrol (gaz yağı) ile aydınlatma imtiyazını aldı. İmtiyaza göre Hers; İstanbul, Üsküdar ile Boğaziçi ve Marmara kıyılarındaki köy ve mahallelerin sokaklarının aydınlatılmasını taahhüt eder. Her ay için, lamba başına imtiyaz sahibine 22.5 kuruş ödenecektir. Gaz lambalarının yerleri ise Zabtiye Nezareti tarafından belirlenecektir. Fenerler, yaz ve kış, güneşin batmasından sonra yakılacaktır. Güneş doğuncaya kadar yanık kalması gerekmektedir. Her mahallenin sokaklarında yakılacak olan gazyağı fenerlerinin bedeli ise muhtar ve imam eliyle her ay, halktan tahsil edilecektir. 1877 yılında gazyağı bedelleri, 'Tenviriye Resmi' adı altında belediyeler tarafından toplanmaya başlanacaktır.[302]

Şehremaneti tarafından, İstanbul sokaklarının aydınlatılması adına, buralara gaz fenerleri yerleştirileceğine dair haberler, mizah gazetelerine de yansımıştır. Ancak, satın alınan fenerlerin kalitesizliği geç de olsa anlaşılmıştır. Çünkü fenerler etraflarını yeteri kadar aydınlatmakta güçlük çeker:

---

[301] Mehmet Mazak, "Dersaadet Sokak Aydınlatılmasında Havagazı", **İstanbullu,** S.5, Şubat 1999, s. 74-76.

[302] Mehmet Mazak, "Osmanlı Üsküdar'ında Aydınlatma", **Üsküdar Sempozyumu I 23-25 Mayıs 2003,** Cilt I, Editörler Zekeriya Kurşun, Ahmet Emre Bilgili, Kemal Kahraman, Celil Güngör, Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul 2004, s. 113.

> "*Dün gece ehibbadan tuhaf bir zatla Ayasofya'dan avdet eder iken Bab-ı Âlî'nin kapısı üzerinde iki fener yandığını gördüm. O kadar şu'leli yanmakta idi ki kapı üzerinde yanmakta olan feneri başını yukarı kaldırmaksızın görmek mümkün değil idi. Refîkim bulunan zat kapı üzerindeki fenerleri bana gösterdi de dedi ki işte Şehremanet-i behiyyesinin yakacağı petrol*[303] *fenerleri bundan daha güzel yanmayacağını temin edebilirim. Bari şu iki yüz feneri yakacaklarına buna edilecek masrafla birkaç yüz bin kağıt fener alsalar da gelene geçene birer tanesini verseler. Zîrâ maksat aydınlıkta yürümek değil mi? Herkesin eline alıp götüreceği bir kâğıt fener elbette yolu daha ziyâde ziyadâr eder.*"[304]

Sokakların gazla aydınlatılması medeniyetin bir gereğidir. Ancak, yakılan gaz fenerlerinin yeteri kadar etrafı aydınlatmaması yüzünden, insanlar kâğıt fenere râzı olurlar. Halbuki, gaz fenerleri kaliteli olsa bunların sayesinde, sokaklar daha iyi aydınlatılabilecektir. Sokakların aydınlatılması, medeniyet[305] ile ilişkilendirildiği için, İstanbul'a bir gazhâne[306] yapılması da kararlaştırılmıştır: "*Medeniyet ve*

---

[303] "*1850'lerin sonunda ABD'de Pennsylvania'da bulunan petrol kısa zamanda ticârî mal olarak Osmanlı'ya girmişti. İç mekân aydınlatılmasında kullanılan balmumu, yağmumu, zeytinyağı gibi aydınlatma araçlarının yerini petrol (gazyağı) aldı. Hers adında bir müteşebbis 1864 yılında gazyağı ile sokakları aydınlatmak için Bâb-ı Zabtiye Nezareti'ne başvurarak imtiyaz aldı. Bu imtiyazdan önce havagazı ile sokakların aydınlatılmasına başlandığını görmekteyiz.*" Mehmet Mazak, "Dersaadet Sokak Aydınlatılmasında Havagazı", **İstanbullu,** S.5, Şubat 1999, s. 76.

[304] **Diyojen,** nr. 153, 2 Kasım 1872, (21 Teşrinievvel 1288), s. 4.

[305] "*Osmanlı döneminde sokakların düzenli aydınlatılması ilk kez Tanzimatla birlikte gündeme gelmiş ve bu dönemde kent hizmetleri önem kazanmıştır. 1847'de yayımlanan bir resmi bildiride geceleri sokakların aydınlatılmasının 'ma'mûriyet ve medeniyet' eseri olduğu belirtilerek çarşıda dükkanların önlerine kandil asılması gereği vurgulanmıştır. Arzu edenler evlerinin önüne de kandil asabilecektir. Bir süre sonra, Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye kararı üzerine, bundan böyle memur ve bendegân hâne ve yalıları önlerinde tüm yıl boyunca birer veya ikişer kandil yakmaya mecbur tutulmuşlardır. Halk arasında da bu usulü benimseyenlerin hükümet nezdinde takdir görecekleri kaydedilmiştir. Ayrıca şehremânetinden esnaf kethüdâlarına yapılan tenbihle, aralarında hâne bulunmayan dükkan sahiplerinin masrafını kendileri karşılamak üzere kırk-elli adım aralıkla kandil yakmaları gerekli görülmüştür. Fenerlerin tek tip olması için zaptiye yerel zabıtaya birer örnek göndermiştir.*" Güller Karahüseyin, **Bir Döneme Işık Tutanlar 19 Yüzyıl Osmanlı Saraylarında Aydınlatma Araçları Koleksiyonu,** TBMM Millî Saraylar Yay., İstanbul, 2009, s. 17.

[306] "*Sonraları İstanbul dışında diğer kentlerde de sokaklar petrol lambalarıyla aydınlatılmaya başlandı. Bu nedenle belediyeler 'gazhane' adıyla petrol tenekelerini muhafaza etmek için depolar açma gereği duydular. İstanbul'da en büyük petrol ambarları şehremanetinin Çubuklu depolarıydı.*" Zafer Toprak, "Aydınlatma-Tanzimat Dönemi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1993, s. 478.

insaniyetin muktezâsı artık anlaşıldığından İstanbul'da bir gazhâne[307] *inşâsıyla sokaklar serîan tenvîr edilecektir.*"[308] Medeniyetin gereği olarak, gazhaneler[309] inşa etmeye başlayan Osmanlı Devleti, sokakları gaz fenerleri ile donatabilmek için, gerekli kazı çalışmalarını da başlatmıştır. Ancak, gaz borularının geçmesi için açılan çukurlara düşen insanlar olmuş ve İstanbullular fayda değil, zarar görmüştür. Bu konuda *Hayâl,* şu mizahi haberi yayımlar:

> "*Ashâb-ı meraktan bir zâtın ettiği hesâba göre gaz boruları konmak üzere açılan çukurlara Aksaray'dan Eminönü'ne kadar 228 kör düşmüş ve bunlardan 97'sinin kolu ve 43'ünün bacağı kırılıp 262'sinin hafifçe ve 10 neferinin ziyâdece kafaları yarılmış ve 16'sı da yalnız birer değnek fedâsıyla kurtulmuştur. Kolu ve bacağı kırılanların bir haylisine çıkıkçı Şahnazar meccânen müdâvât etmekte imiş. Gazın muhassenâtından körler gözlülere nisbetle daha yolunda istifâde etmişler.*"[310]

Gaz boruları için yapılan kazılar tamamlandıktan ve borular yerleştirildikten sonra, sokaklara fenerler de takılır. Her şey yolunda derken ve provalar yapılıp borulara gaz verilecekken, bir aksilik olur. Gaz verilmesinde gecikme yaşanır. *Hayâl,* bu gecikme ile alay edebilmek için bir metin yayımlar. Metinde öne sürülen bir de teklif vardır. Gazetenin teklifine göre, gazlar su borularından geçirilmelidir:

---

307 "*İlk büyük havagazı şirketi 1812'de Londra'da kurulan Gas Light and Coke Co.dir. Bugün de çalışmakta olan bu şirket dünyanın en büyük, en eski havagazı şirketidir.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, Mehmet Mazak, Kadir Kon, **Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihçesi,** Birinci Cilt, İGDAŞ Yay., İstanbul, 1999, s. 32.

308 **Diyojen,** nr. 169, 10 Aralık 1872, (28 Teşrinisani 1288), s. 3.

309 "*Osmanlı Devleti'nde aydınlatmayla ilgili yoğun gelişmelerin olduğu dönem Sultan Abdülmecid zamanına denk gelmektedir. 1853 yılında Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması amacıyla Dolmabahçe Gazhanesi inşa edilmiştir. 1855 yılında ise Şehremaneti'nin girişimiyle sarayların aydınlatılması amacıyla üretilen gaz fazlasıyla Beyoğlu Caddesi ve Beyoğlu Naum Sineması aydınlatılmıştır. İstanbul'da özellikle Galata, Pera, Taksim ve Tepebaşı'nın aydınlatılması çalışmaları 1840 yılından beri devam etmekteydi. Bu süre içinde çıkan sorunların giderildiği ve gazetelerin de sokakların aydınlatılması konusunda hükümeti yönlendirici faaliyetlerde bulundukları belirtilmektedir. Beyoğlu Caddesi tüm bu gelişmeler sonucunda aydınlatılmıştır.*" Emine Erol, "Osmanlı Devleti'nde Aydınlatma Uygulamaları ve Verilen İmtiyazlar (1850- 1914)", **Türk Dünyası Araştırmaları,** S. 175, Ağustos 2008, s.204.

310 **Hayâl,** nr. 19, 8 Ocak 1874, (27 Kanunuevvel 1289), s. 3.

> “*İstanbul’a gazhane yapıldı.*[311] *Sokaklara fenerler takıldı. Geçen hafta prova olup yanacak dediler. Prova da olmuş, bilmem biri biraz dar mı olmuş ne olmuş bu haftaya kalmış. Bu hafta da gaz borulara girerken ürküp kırılmış, zorlamışlar ise de yine inad edip girmemiş. Her ne hal ise gaz alışıp buraya girinceye kadar fenerler boş kalmamak ve sokaklar münevver bulunmak üzere bir çare hatırıma geldi. Ama nasıl çare pek mümkün ve kolay ve masârifsiz. Zîrâ geçen sene İstanbul’dan Galata tarafına lüzum üzerine geçirilmiş olan su borularından şimdi İstanbul esvâkında olan fenerler için karşı Galata gazhanesinden muvakkat sûretiyle mezkûr borudan gaz nakl etse olmaz mı hay hay niçin olmaz olur da beri tarafa bile geçer.*”[312]

Gaz fenerlerinin yanmasından tamamen umudunu kesen *Tiyatro* ise İstanbul sokaklarını, eskiden olduğu gibi kamerin; yani ayın aydınlatacağını bildirerek, durumu eleştirmiştir: “*İstanbul sokaklarının tenvîri hizmetinin kemafi’s-sâbık kamer uhdesinde îkâsına karâr verildiği mesmûâttandır.*”[313] Gaz fenerleri yanmamalarına rağmen, hâlâ yerlerini muhafaza etmektedirler. *Kahkaha,* bu fenerlerin insanları tozdan korumak için kullanılmasını önererek, duruma farklı bir boyut katar. Dokuz numaralı nüshasında yayımlanan bir karikatürde bu fikrini yansıtır. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Mademki gazlar yanmıyor, bari herkes başlarına giyse de tozdan muhâfaza olsa!"

---

[311] Burada sözü edilen gazhane, 1873'te yapımına başlanan, ancak 1880'de tamamlanarak hizmete girebilen Yedikule Gazhanesi'dir. Anadolu yakasının ilk gazhanesi ise 1865'te tamamlanmıştır: “*İstanbul’un Anadolu yakasının ilk sanayi tesislerinden biri olan gazhane inşası 1862’de başlayıp 1865 yılında tamamlanan ve Sultan Abdülaziz tarafından yaptırılmış olan Beylerbeyi Sarayı’nın modern ölçülerde aydınlatılabilmesi için Kuzguncuk Baba Nakkaş Sokak’ta (bugün Gazhane Sokak olarak geçiyor) Kuzguncuk Gazhanesi tesis edilerek maden kömüründen elde edilen gaz ile Beylerbeyi Sarayı Anadolu yakasının ilk modern ölçülerde aydınlatılan mekânı olmuştur.*” Mehmet Mazak, “Anadolu Yakasının İlk Sanayi Tesislerinden Biri Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar”, **Üsküdar Sempozyumu IV 3-5 Kasım 2006,** Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi, İstanbul, 2007, s. 179.

[312] **Hayâl,** nr. 36, 7 Mart 1874, (23 Şubat 1289), s. 2-3.

[313] **Tiyatro,** nr. 12, 9 Mayıs 1874, (27 Nisan 1290), s. 2.



Resim-9 Kahkaha, nr. 9, 1 Mayıs 1875, (19 Nisan 1291), s. 4.

Bir sene boyunca yanmadan duran bu fenerler, ister istemez kirlenmiş ve insanları tiksinderecek bir boyuta ulaşmıştır. Bu konuya, *Tiyatro* gazetesinin neşrettiği mizahî bir ilânda şöyle yer verilir:

> "*Geçen sene İstanbul sokaklarına konulan fenerlerin herkesin midesini karıştırmamak için temizletilmesi lâzım gelmiş ve olunan münâkaşada her bir fenerin temizlemesi beş kuruşa kadar inmiş olduğundan mezkûr fenerleri bundan ehven fiyatla temizlemek murâd edenlerin altı güne kadar idarehanemize müracaat etmeleri.*"[314]

1874 senesinin Ağustos ayı gelir, ancak hâlâ gaz fenerleri yanmaz. *Latife* de diğer gazetelerin alaylarına ortak olur ve gazların bir seyahate çıktıklarını okuyucularına anlatır. Ancak gazlar, bu seyahatten hiçbir zaman dönmeyecektir:

[314] **Tiyatro,** nr. 44, 29 Ağustos 1874, (17 Ağustos 1290), s. 4.

"*İstanbul sokaklarında tenvîr olunacak gazlar bundan üç ay mukaddem seyahate çıkmış olduklarından yakında mahall-i memuriyetlerine avdet edecekleri işitilmiş ise de biz buna asla inanmayız.*"[315]

Gazeteye göre, o kadar masraf yapılmıştır, borular döşenmiştir; fakat bu hizmetlerin hiçbiri işe yaramamıştır. Üstelik takılan gaz fenerleri de çocukların marifetiyle kırılmıştır:

"*İstanbul gibi bir payitahtın sokaklarının hâlâ gaz ile tenvîr kılınmaması doğrusu şâyân-ı taaccüb hâllerdendir. Filhakîka gaz boruları îmâl edildi ve pek çok liralar sarf olunarak lâzım gelen mahallere fenerler konuldu ise de vaz' olunan borular zaten boru olduklarından bir işe yaramadılar. Gaz fenerlerine gelince, şimdiye kadar hiç değilse camları silip süpürülmediğinden bu hizmeti mahalle çocukları meccânen deruhte edip hemân kâffesinin camlarını taşlar ile silip süpürmektedirler.*"[316]

Yetkililerin gazların sokaklara verilme tarihi olarak sürekli Ramazan ayını göstermesi nedeniyle *Latife* şu soruyu sorma gereği duyar. "*Bu Ramazan sokaklar gaz ile müşerref olacak mı?*"[317] Gazın borulardan rahatça geçmesini beklemek yerine, su borularını kullanmayı teklif ederek, yetkililerin beceriksizlikleri ile alay eden *Hayâl*'in Ekim 1874'te yayımladığı bir haberden anladığımıza göre gaz, uzun bir süre daha borulara verilememiş ve fenerler yanamamıştır[318]:

"*Geçen sene Ramazan-ı şerîf ibtidâsında yakılacak iken her ne sebebe mebnî ise bu seneye tehir edilmiş olan İstanbul sokakları gazlarının şeref-*

---

315 **Latife,** nr. 3, 31 Ağustos 1874, (19 Ağustos 1290), s. 1.
316 **Latife,** nr. 4, 3 Eylül 1874, (22 Ağustos 1290), s. 4.
317 **Latife,** nr. 5, 7 Eylül 1874, (26 Ağustos 1290), s. 2.
318 "*Maalmemnuniye işittim ki ramazan-ı şerife kadar İstanbul sokaklarına gaz fenerleri yapılacak imiş. Hatta Şehremanet-i celîlesinin ikdâmatı ve muhasebe memurlarından rifatlü Şefik Beyefendinin memuriyetiyle, meşhut olan gayretiyle Yedikule haricinde bir gazhane yapılmaktadır. Lâkin ramazan-ı şerîfe kadar gazhanenin inşaatı hitâm-pezîr olamayacağı cihetle, şimdilik Sirkeci İskelesi'nden tramvay tarikıyla Aksaray'a ve oradan da yine tramvay tarikıyla Topkapı'ya kadar fenerler vazolunarak sulu gaz istimal olunacak, ondan sonra tedricen her tarafa yapılacak imiş.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 179.

hulûl eden Ramazân-ı şerîfin ilk gecesinden bed' ile sokaklarımızın tenvîr kılınacağı tevatüren söylenmektedir."[319]

Latife, İstanbul sokaklarının gaz ile bir türlü aydınlatılamaması yüzünden, mizahî bir yazı yayımlama gereği duyar. Gazeteye göre, bu meseleyi çözmek gerçekten çok zordur:

"*İstanbul sokaklarının gaz ile tenvîri meselesi sekizinci defa olarak taş havanı derûnuna vaz' edilip dövülmekte ise de mesele-i mezkûrenin taştan ziyâde güç olması cihetle henüz hallolunamadığı işitilmektedir. Lakin bu defa alınan malumâta göre mezkûr meselenin bir türlü ezilip bozulmaz bir mevaddan bulunduğu bazı erbâb-ı kimyâ tarafından kesb-i malumat edilmiş olmakla zikr olunan gaz meselesini derece-i şedîdde bir kezzap derûnuna vaz' olunmuş ve kırk sekiz saat derûn-ı kezzabda kalmış olmasıyla bu suretle azıcık yumuşaklığa yüz tutmuş olduğu şuradan anlaşılıyor ki geçen gün mesele-i mezkûre Nâfiâ Nezâret-i Celîlesi'nde mevki-yi meydana çıkarılmış ve birkaç mühendisler dahi tayin edilmekte imiş.*"[320]

Gazetelerin bir türlü anlam veremediği nokta ise Beyoğlu-İstanbul tarafı ayrımı yapılmasıdır; çünkü Beyoğlu'nda gaz fenerleri yanarken, İstanbul tarafı ile ilgilenen yoktur: "*Beyoğlu'nda gazlar yanıyor da İstanbul cihetinde yanmıyor. Niçin?*"[321] Sokaklara dikilen gaz fenerlerinin yanmayacağına ilişkin öylesine güçlü bir kanaat vardır ki *Latife,* fenerlerin körlerle ittifâk hâlinde olduğunu belirtir:

"*İstanbul sokaklarında rekz olunan gaz fenerleri, körler ve alîller ile bi'l-ittifâk kendilerine artık bundan böyle ziyâ geleceğinden kat'-ı ümîd olmaya başlamışlardır.*"[322]

---

[319] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 2.
[320] **Latife,** nr. 42, 5 Kasım 1874, (25 Ramazan 1291), s. 1.
[321] **Meddah,** nr. 9, 22 Mart 1875, (14 Safer 1292), s. 3-4.
[322] **Latife,** nr. 14, 4 Mayıs 1875, 22 Nisan 1291, 29 Rebiülevvel 1292, s. 1-2.

Gaz fenerlerinin yanmaması konusu, halka da gazetelere de usanç ve bıkkınlık vermiştir. Bütün gazeteler aynı konu etrafında cümleler kurarak, gazların hâlâ neden yanmadığını sıkı bir şekilde sorgularlar: "*Bazı sokaklara vaz' edilen – ve lakırdısı bile usanç veren- fenerler hâlâ yanamadı. Niçin?*"[323] Halkın istifadesine bir türlü sunulamayan gazlar yüzünden gazeteler, ısrarla bu konuya yönelmişler ve neden sokaklarda gaz fenerleri yanmıyor diye itirazda bulunmuşlardır. Gazetelerin bu feryadını anlamsız bulduğunu söyleyen *Hayâl*'in kendisi de aslında böyle düşünmektedir; fakat sanki gaz fenerlerine karşıymış gibi bir tavır takınarak, şu mizahi yazıyı yayımlar:

> "*Eğer ekser gazetelerin gazlar yanmıyor diye feryadları insanlar bir hizmet ise zehâbları pek yanlıştır. İnsanlar ateşböceklerini görmüyorlar mı?Onlar tabii gece gezdiklerinden hiç kimseden muâvenet beklemeyip ışıklarını kendileri taşıyorlar. Hem efendim insanlar gece sokakta aydınlıkta gezmeli imiş diye gaz yakmak külfeti kimin ne vazîfesi. İnsanlar gece sokakta gezeceklerse ateşböcekleri gibi aydınlıklarını kendileri taşısınlar. Yoksa gezmeyiversinler.*"[324]

İstanbul sokaklarına gaz fenerleri takılmıştır, ancak hâlâ bu fenerlere gaz verilmemiştir. Üstelik fenerler kırılıp dökülerek eskidiği hâlde, gaz bir türlü onlara ulaşamaz. Bu duruma mana veremeyen *Hayâl,* "Akıl Ermiyor" başlığıyla verdiği yazıda şu cümleyi kurmuştur: "*Gaz fenerleri kırılıp dökülüp mahvolmak derecesine geldiği hâlde hâlâ yanamamasına.*"[325] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Hayâl, 24 Temmuz 1875 tarihli nüshasında, "Bir Varmış Bir Yokmuş" başlıklı bir metin yayımlar. Bu yazıda yine gaz fenerlerine değinen gazete, onların bir yanıp bir yanmamasıyla alay eder: "*İstanbul tarafına rekz olunan gaz*

---

[323] **Meddah,** nr. 24, 13 Haziran 1875, (9 Cemaziyelevvel 1292), s. 3-4.
[324] **Hayâl,** nr. 167, 10 Temmuz 1875, (28 Haziran 1291), s. 3-4.
[325] **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 2.

fenerleri."[326] Cümlenin sonunu "Bir Varmış Bir Yokmuş" ifadesiyle tamamlamamız istenmektedir. 1855 yılında aydınlatılan Beyoğlu, Taksim, Galata gibi yerlerin karşısında bulunan İstanbul tarafı, 1875 senesi gelmesine rağmen hâlâ aydınlatılamamıştır. Beyoğlu tarafı ile İstanbul tarafı arasındaki bu fark, mizah gazetelerini de rahatsız etmiş ve verilen sözlerin tutulmaması nedeniyle eleştiri cümleleri kurulmuştur. Bunlardan biri yine *Hayâl*'de karşımıza çıkar: "*İstanbul'da geceleri gaz yanacak idi hani ya?*"[327] İstanbulluların bir kısmı sokak ve caddelere gaz verileceği konusunda ümitli olsa da, mizah gazeteleri bunun hiçbir zaman gerçekleşmeyeceğini düşünmektedirler. *Hayâl,* bu konuda ümidi olanların akıllarına şaştığına şöyle ifade eder: "*İstanbul gazhânesinin*[328] *ikmâl-i nevâkısıyla gazların geceleri Dersaadet sokaklarını tenvîr edecek ümîd ü intizârında bulunanların şaşarım akıllarına.*"[329] Gazeteye göre, değil bu konuda bir ümîde kapılmak, gazların yanmasını düşünmek bile abestir. Bu yüzden *Hayâl,* " '*İstanbul'un gazları niçin yanmadı?' diye düşünüp de helecân-ı kalbe uğrayanları boynumu büker de mahzun mahzun seyrederim.*"[330] diyerek gaz konusundaki fikrini belirtmiş olur.

Hayâl gazetesine göre, gazların hiçbir zaman yanmayacağı ortadadır; fakat durum böyle olduğu hâlde hâlâ, sokaklara gaz gelecek ümîdiyle konuşan, bu konuda birçok yorum yapan insanlar da bulunmaktadır. Bu insanların konuşmalarından bıkan gazete, düşüncesini şöyle açıklar: "*Artık gazların*

---

[326] **Hayâl,** nr. 173, 24 Temmuz 1875, (12 Temmuz 1291), s. 1-2.
[327] **Hayâl,** nr. 174, 27 Temmuz 1875, (15 Temmuz 1291), s. 4.
[328] "*Osmanlı Devleti'nde ilk gazhane başkent İstanbul'da 1853 yılında Dolmabahçe Sarayı'nın aydınlatılması amacıyla Dolmabahçe Gazhanesi adıyla kurulmuştur. Bu gazhanenin idamesi 1874 yılında Hazine-i Hassa'dan Şehremaneti'ne devredilmiştir. Bu devirin gerekçesi olarak diğer ülkelerde bu faaliyetlerin belediyeler tarafından yapılması gösterilmektedir. Ancak daha sonra 1889 yılında havagazının işletilmesi görevi belediyeden alınıp Tophane-i Amire'ye verilmiştir. Havagazı ile aydınlatma faaliyetlerinin başlaması bu alanda yabancı sermaye sahiplerinin de imtiyaz almak amacıyla teklif vermesine sebebiyet vermiştir. (...) İstanbul'un ilk gazhanesi olan Dolmabahçe Gazhanesi'nin yanında İstanbul ve Anadolu Yakası'nı aydınlatmak amacıyla 1880 yılında Yedikule Gazhanesi ve 1891 yılında Anadolu Yakası Gazhane Şirketi kurulmuştur. İstanbul Yakası'nın havagazı imtiyazı için çeşitli başvurular yapılmıştır. Ancak Dolmabahçe Gazhanesi'nde olduğu gibi Yedikule Gazhanesi de önce Belediye tarafından işletilmiş ve 25 Ağustos 1887 tarihinde kırk yıllık süreyle Eyüp, Bakırköy ve Yeşilköy bölgelerini kapsayacak şekilde Hasan Tahsin Efendi'ye imtiyaz verilmiştir.*" Emine Erol, "Osmanlı Devleti'nde Aydınlatma Uygulamaları ve Verilen İmtiyazlar (1850- 1914)", **Türk Dünyası Araştırmaları**, s. 175, Temmuz-Ağustos 2008, s. 209-210.
[329] **Hayâl,** nr 177, 3 Ağustos 1875, (22 Temmuz 1291), s. 4.
[330] **Hayâl,** nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

yanmayacağı malum olduğu hâlde yine gaz (kaz) diye nâfile feryâd eyliyorlar mı dedin?"[331] Gazların İstanbul tarafına bir türlü verilememesinin nedeni Yedikule Gazhanesi'nin bir türlü tamamlanmamasından ötürüdür.[332] Her seferinde, Ramazan başında gazları sokaklara vereceklerini ilan eden yetkililer, sözlerinde durmamakta ve gazetelerin alay konusu olmaya devam etmektedirler. *Hayâl*, artık işi tamamen alaya vurarak, yetkililerin vurdumduymazlığını okuyucularına şöyle duyurmuştur:

> "*İstanbul sokaklarının önümüzdeki Ramazân-ı şerifin ibtidası gece olamaz ise ikinci, üçüncü gecelerde mutlaka ve bu gecelerde yetiştirilemediği halde bayram gecesi behemehâl, bayram gecesi dahi yakılamadığı sûrette gelecek sene veyahud daha öbür sene Ramazân-ı şerifinin ilk gecesi gaz ile tenvîr olunması mukarrerdir.*"[333]

Kahkaha ise gaz fenerleri konusunda tamamen ümitsizdir. Kendisinin sokaklarda gazların yandığını görmeyeceğinden emindir; fakat acaba çocukları görebilecek midir? Bundan emin değildir: "*İstanbul sokaklarının gazla tenvîr olunduğunu hele bize nasîb olmayacağını anladık. Acaba evladlarımıza görmek müyesser olacak mı?*"[334] Alaylara, *Geveze* de ortak olmuş ve Ramazan ayı gelmesine rağmen gazların hâlâ yanmamasını şöyle eleştirmiştir:

> "*-Doğrusu hiç diyecek yok baba!*
> *-Neye?*
> *-(...) Bu Ramazan da geldi gidiyor da elân İstanbul sokaklarının gazlarla iş'âl olunamamasına!*"[335]

---

[331] **Hayâl,** nr. 180, 10 Ağustos 1875, (29 Temmuz 1291), s. 2.
[332] "*Havagazı ile sokak ve iç mekan aydınlatılmasında yüksek verim alınması sonucunda havagazı tesislerinin yaygınlaştırılmasına gerek duyulmuştur. Beylerbeyi Sarayı'nın yapılmasıyla sarayın aydınlatılması için Kuzguncuk'ta bir gazhane tesis edilmiş ve kısa bir süre sonra çevre sokakları ve evler de bu gazhaneden istifade etmiştir. 1873 tarihinde Suriçi'nin de havagazı ile aydınlatılması için Yedikule Gazhanesinin inşasına başlanmış olduğunu görüyoruz. Gazhane 1880'de Şehremaneti'nce Fransızlara yaptırılarak hizmete girmiş ve Suriçi de havagazı ile aydınlatılmıştı.*" Mehmet Mazak, "Dersaadet Sokak Aydınlatılmasında Havagazı", **İstanbullu,** S. 5**,** Şubat 1999, s. 77.
[333] **Hayâl,** nr. 183, 17 Ağustos 1875, (5 Ağustos 1291), s. 3.
[334] **Kahkaha,** nr. 21, 5 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 3.
[335] **Geveze,** nr. 9, 11 Ekim 1875, 11 Ramazan 1292, 29 Eylül 1291, s. 3.

Gaz fenerleri konusundaki yetkililerin vurdumduymazlığı had safhaya ulaşmıştır. Fenerler hazırdır, sokaklara takılmıştır, ancak bir türlü gaz verilmez. Ortalık, sokak ve caddeler zifiri karanlıktır ve halkın geceleri gezebilmek için kâğıt fener[336] taşımaktan başka çaresi de yoktur. Ancak, kâğıt fener rüzgârlı havalarda taşınamaz. Böyle bir durum karşısında İstanbullular, fener almadan dışarı çıkmak mecburiyetinde kalırlar. O zaman da sokaktaki tehlikelerle baş etmek mecburiyeti doğar:

> "*Ortalık zifiri karanlık. Rüzgâr dersen ortalığı savurup gidiyor. Böyle bir gecede fener- husûsiyle kâğıt fener- taşımak mümkün olamadığı cihetle önüme ardıma bakmayarak ulu orta gidiyordum. Derken efendim 'zank' diye kendimi bir şey üzerine çarpmayayım mı? Aman ya Rabbî! Döndüm döndüm de hemân oracığa yıkılıyordum. Bir müddet öylece kalmışım. Nihayet kalktım. Kendimi neye çarptığımı anlamak için elimle yokladım bir de ne bakayım! Beni çarpan sokakları aydınlatmak için boyuna dizilen gaz fenerleri değil mi imiş?*"[337]

1876 senesi gelmiş; fakat İstanbul tarafındaki fenerlere hâlâ gaz verilememiştir. Bu noktada *Hayâl* yine devreye girer ve yetkililerin vaadlerini hatırlatır bir cümle kurarak, kendilerine şimdiye kadar hep yalan söylendiğini ifade eder: "*İstanbul gazları önümüzdeki Ramazan'dan evvel yanacakmış derlerse yalandır.*"[338] Gazeteye göre, İstanbul sokaklarının aydınlatılması için bir sene değil, birkaç sene daha beklemek gerekir. Fakat tam olarak kaç sene beklemesi gerektiğini bilmeyen İstanbul tarafındaki halkın duygularına yine *Hayâl* tercüman olmuştur: "*İstanbul sokaklarının*

---

[336] "*Osmanlı İmparatorluğu döneminde, 19. yüzyıla kadar sokakların tümüyle aydınlatılması sağlanamamıştır. Geceleri sokağa çıkmanın nadir olduğu dönemlerde sadece gece bekçileri, ellerinde fenerlerle dolaşırlardı. Sokağa fenersiz çıkmanın yasak edilmesinden sonra, sokakta fener kullanımı artmıştır. Cam fenerler genellikle kapı önüne asılmış sabit fenerlerdir. Elde dolaştırılan fenerler ise özel olarak hazırlanmış muşamba bez ya da daha ucuz olarak da kağıttan yapılmıştır. Muşamba fenerlerin en ünlü merkezi, Süleymaniye'de Tiryaki Çarşısı idi.*" Güller Karahüseyin, **Bir Döneme Işık Tutanlar 19. Yüzyıl Osmanlı Saraylarında Aydınlatma Araçları Koleksiyonu,** TBMM Millî Saraylar Yay., İstanbul, 2009, s. 17.
[337] **Hayâl,** nr. 233, 25 Aralık 1875, (13 Kanunuevvel 1291), s. 2-3.
[338] **Hayâl,** nr. 241, 14 Mart 1876, (2 Mart 1292), s. 2.

gazla tenvîr edildiğini acaba kaç senede görmeye muvaffak olacağız?"[339] *Çaylak* gazetesi ise fenerlerin sokakları aydınlatacağı konusunda, o kadar umutsuzdur ki bu istekten vazgeçtiğini okuyucularına şöyle duyurur. "*İstanbul'da gazların yanıp da fenersiz gezmekten çoktan vazgeçtik.*"[340] Ne zaman gaz fenerlerinin yanacağını bilemeyen *Hayâl* gazetesi, sonunda bir adak adadığını okuyucularına duyurma gereği duyar. *Hayâl,* gaz fenerleri yandığı zaman bir horoz kesmeye karar vermiştir: "*Gaz fenerleri yanarsa. Bu sayede İstanbul ahalisi de gece vakti o mehûd fenerlere çarpıp hekime, cerraha para vermekten kurtulursa gayrı bir horoz keseceğim!*"[341] İstanbul tarafındaki gaz fenerleri senelerdir boşu boşuna durmaktadır. Bunca zaman geçmesine ve onca vaade karşın, takılan bu fenerlere bir türlü gaz verilememiştir. Fenerlerin halka bir faydası olmadığı gibi, zararı dokunmaktadır. İnsanlar gece karanlığında bu fenerlere çarpmak suretiyle sakatlanırlar. Kısacası, İstanbul tarafı havagazı açısından tamamen mağdur edilmiştir: "*S- Gaz fenerleri İstanbul sokaklarında bunca vakitten beri niçin duruyor? C- Hiç.*"[342]

2.2.2. Sokakların Temizliği[343]

1870'li yıllarda İstanbul temizliğine gerektiği kadar önem verilmiyor olacak ki tarihî eser niteliğinde olan ve Müslümanlarca da fazlasıyla önemsenen Süleymaniye Camii, o dönemde avlusundaki çöplerle anılmıştır:

---

339 **Hayâl,** nr. 253, 6 Haziran 1876, (25 Mayıs 1292), s. 4.
340 **Çaylak,** nr. 63, 16 Ekim 1876, 28 Ramazan 1293, 4 Teşrinievvel 1292, s.2.
341 **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.
342 **Hayâl,** nr. 337, 31 Mart 1877, (19 Mart 1293), s. 4.
343 "*İstanbul'un temizliğiyle ilgili tespit edebildiğim ilk belge, XVI. yüzyılın son çeyreğine aittir. Belgede, İstanbul'un yollarının tamiri sonrası artan taş ve toprakların gelip geçen insanlara zarar vermemesi için kaldırılması tenbih edilmektedir. Ayrıca camilerin içi ve çevresinin kayyımlar tarafından temizliğinin yapılmadığı ve Atmeydanı ve Sultan Bayezid Camisinin etrafının süpürttürülmesinde yöneticilerin ihmalleri olduğu ifade edilmektedir. 26 Safer 984 \ 25 Mayıs 1576 tarihinde İstanbul kadısına ve mimar başına hitaben yazılan belgede, bu olumsuzlukların mezbele subaşısı yardımıyla ortadan kaldırılması istenmiştir. Bu belgeye göre şehrin imarından ve temizliğinden, başta İstanbul kadısı ve mimarbaşı sorumlu tutulup, temizliğinin de mezbele subaşısı tarafından yerine getirildiği anlaşılmaktadır. Belgede denizin mezbele (çöp) ile doldurulduğu belirtilerek bunların tespit edilmesinin emredilmesi ilginçtir.*" Rıfat Günalan, "Osmanlı Esnaf ve Toplumunda Temizlik Anlayışı: Belgeler Üzerine Bir Değerlendirme", **Temizlik Kitabı,** Editörler Emine Gürsoy Naskali, Salih Mehmet Arçın, Kitabevi, İstanbul, 2009, s. 76.

> "*Bir mahallin tanzîmi ve evvelki hâlinden daha güzel bir hale getirilmesi için orasını temizlemek çör çöp gibi şeyleri atmak, iniş yokuş yerlerini düzeltmek hâsılı gerek manzaraca gerek marrîn ve abirîne suhûletçe güzel bir hâle getirilmek lâzım gelmez mi. Bir vakit buranın da tanzîmine kalkışılmış, kalkışılmış ama yukarıda söylediğim gibi herkesin bildiği sûrette tanzîm olunsa harc-ı âlem bir şey olacak. Marifet halkın söylediği intizâmın hilâfını yapmaktır.*"[344]

Altıncı Daire ise sadece Cadde-i Kebîr'e önem vermekte, Beyoğlu ve Galata'da yer alan diğer caddelere ise kıymet vermemektedir. Sokaklardaki döküntüleri kaldırmak, caddeleri aydınlatmak, hendek ve çukurların üstüne kandil asmak gibi görevleri bulunan Altıncı Daire, bunların hiçbirini yapmayarak[345], *Diyojen*'in diline düşer. Gazete, güya Daire tarafından yazılmış bir ilan neşrederek, mizahi eleştirisini ortaya koymuştur:

> "*İLÂN*

---

[344] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 18, 4 Ekim 1871, 19 Recep 1288, 22 Eylül 1287, s. 2.

[345] "*Bu tarihlerde bölgedeki bakımsızlık sürmektedir. Yörenin yabancı dilde yayınlanan günlük gazetelerinin yanında, Ahmed Lütfi Efendi de bu pis görünümden yakınarak '… şimdi her hâne müzahrafâtını sokağa atıyor. Yaz günleri ta'affünden geçilmiyor… daha garibi süpüründü arabası geçmeyen yerlerden de tanzîfat parası alınıyor' diye yazmaktadır. Yazın tozlu ve kokulu günlerine karşın kış aylarının elverişsiz koşulları da, yazın başlanan ancak tamamlanamayan uygulamaları önemli ölçüde etkilemektedir. Gerçekten de kışın yağmur ve kar nedeniyle bölgenin en önemli aksı Pera Caddesi bile, çamurdan geçilmez bir hal almaktadır. Oysa, özellikle Pera Caddesi'nin genişletilmesi ve bölgenin en önemli ve görkemli aksı olarak vurgulanması, 1860'ta VI. Daire'nin baş hedeflerinden biridir. Aynı yıl, ayrıca bu ana yolun ışıklandırılması için havagazı tesisatının yerleştirilmesi çalışmalarına da girişilmiştir. VI. Daire'nin kuruluşundan 4 yıl sonra 1862'de Pera Caddesi dışında, bölgenin diğer sokakları ışıksız ve kaplamasızdır. Yine ilk yağmurlarla ulaşım alt-üst olmaktadır. Bazı sokaklarda başlayan ancak bitirilemeyen çalışmalar, toz ve çamur açısından daha da kötü bir izlenim vermektedir. Gazeteler bu durumda belediyeye, belki de bir sezonda bitirilemeyecek işlere hiç başlamamasının daha iyi olacağını hatırlatmaktadır. VI. Daire, gerek basında çıkan bu uyarıları göz önüne alarak, gerekse de kendi programı uyarınca ivedilikle ele alınması gereken konuları değerlendirerek, çalışmalarını sistemli bir biçimde sürdürmeye çaba göstermektedir. Daha nitelikli bir bölge için gerekenler konusunda belediyeyi yönlendirmeye çalışan yörenin günlük gazetelerinden JC 1 Aralık 1864 tarihli sayısında, kış aylarında yolları kaplayan ve kapatan çamur yığınlarının önlenmesi ve yolların süpürülmesi için Paris Carrousel Meydanı'nın temizlenmesinde uygulanan yöntemden söz etmekte ve aynı uygulamanın burada da denenebileceğini önermektedir.*" Nur Akın, "VI. Daire'nin Galata ve Beyoğlu'ndaki İmar Faaliyetleri Üzerine", **Celal Esad Arseven Anısına Sanat Tarihi Semineri Bildirileri,** 7-10 Mart 1994, Mimar Sinan Üniversitesi Oditoryumu, Yay. Haz. Banu Mahir, İstanbul, 2000, s. 41-42.

Altıncı Daire lisân-ı hâl ile husûsât-ı âtiyyeyi ilân ediyor. Beyoğlu'nda büyük caddeden başka, sokakları tenvîre Altıncı Daire borçlu değildir. Sokaklarda ebniye döküntüleri ve açılan hendek ve çukurlar üzerine bir kandil asmak nizâmı iktizâsından ise de Altıncı Daire kendisini bu nizâmdan müstesnâ tutuyor. Yalnız bu da değil. Nizâmât-ı mevcûdenin hasenâta dâir ne kadar kuyûdâtı var ise cümlesinden kendisini muâf tutup hasenâtın gayrısını icrâda muhtâr bulunuyor. Binâberîn Beyoğlu'nda büyük caddeden başka, sokaklarda ve büyük caddenin dahi bazı yerlerinde gece karanlıkta bir hendeğe veya bir çukura düşer de bir tarafınız sakatlanır veyâhud boğaza kadar çamura batarsanız Altıncı Daire'ye hâtırınız kalmasın. Gücenmeyiniz. Darılmayınız. İşte şimdiden keyfiyet-i ma'lûmunuz olarak sonra gücenmemeniz ve darılmamanız için ilân-ı keyfiyete ibtidâr kılındı."[346]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnemede, Amerikalının dikkatini çeken şeylerden biri, mezarlıklardır. İstanbul'da mezarlıkların şehrin içinde, insanların evlerinin arasında bulunmasına şaşıran Amerikalı, şaşkınlığını şöyle dile getirir: "*Bu memleket ya kâmilen mezâristan olup hâneler mezarlık aralarına inşâ kılınmış veyahud cenazeler hânelerin aralarına defn edilmiş olmalı.*"[347] Seyyaha göre, şehrin güzel yerleri ölülere; yani mezarlıklara ayrılmıştır. Bir taraftan, Türklerin ölülerine bu kadar hürmet etmesine şaşan Amerikalı, diğer taraftan aynı milletin bu kabristanları mezbeleye çevirmesine şaşmaktadır:

"*Türklerin ölülere fevkalâde riâyet ve hürmetleri olarak yanlarından ayırmak istemediklerinden cenazelerini büyük caddelere ve şehrin en kalabalık ve cemiyetli mahallerine defn ediyorlar ise de bundan evvelki mektuplarımda dahi beyân u eş'âr eylediğim vechle bura ahalisinin akıl*

[346] **Diyojen,** nr. 164, 27 Kasım 1872, (15 Teşrinisani 1288), s. 2.
[347] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 20**,** 14 Haziran 1873, (2 Haziran 1289), s. 3-4.

ermez ve mana verilmez pek çok garîb u acîb hâlleri olduğundan ölüler hakkında ibrâz ettikleri bu hürmet-i dirâyetle berâber kabristanlara süprüntü dökmekten kazâ-yı hâcet etmekten geri durmuyorlar."[348]

Bir taraftan mezarlıklara hürmet söz konusuyken, diğer taraftan da bütün çöplerin burada olması, seyyahın içinden çıkamadığı bir muammadır. Dünyanın her tarafında mezarlıkların şehrin birkaç saat uzağında; fakat temiz bir şekilde tutulduğuna dikkat çeken Amerikalı, Türklerin mezarlık muammasını çözmeye çalışır; ancak çözemez. Evlerin arasında bulunan bu pis mezarlıkların insan sağlığını da tehdit ettiğine dikkat çeken seyyah, İstanbulluların sağlığı konusunda endişeye düşer.

Hayâl, Şehremaneti'ni kimi konularda takdir ettiği gibi, bazen de eleştirilmesi gereken yanlarını hiç çekinmeden yazabilmiştir. Belediyenin olmadığı zamanları özleyerek, bazı şeylerin eskiden daha iyi ve güzel olduğunu vurgulayan gazete, Şehremaneti'nin selhhaneler üzerindeki politikasını eleştirmiştir. Koyunların derilerinin yüzüldüğü yerler olan selhhaneler, eskiden şehrin dışına kurulurdu. Ancak, Şehremaneti ile birlikte bu yerler, Süleymaniye Camii'nin yakınına kadar gelmiştir. Üstelik Sultan Süleyman'ın imârethanede yıkanan pirinçlerin suları lağıma karışmasın diye yaptırdığı yolda, selhhanelerden gelen kirli sular akmaktadır. Bu duruma içerleyen ve Şehremaneti'nin politikasını eleştiren *Hayâl,* şu cümlelerle geçmişi özlemle hatırlar:

"*Meselâ mîrî veyahud beylik selhhâneleri mevcûd bulunduğu zamanlar şehr içinde kurbandan gayrı koyun dahi olmayıp mücerred haric-i şehirde olan selhhanelerde zabh olunurdu. Gerek selhhanelere ve gerek sâir mahallere giden koyun sürülerinin önlerinde kösemen tabir olunur bir kılavuzları olup hayvanlar işbu rehberlerine bir inkıyâd-ı tabiî ile münkâd olarak arkası sıra giderlerdi. Şimdi ise medeniyet ilerledi. Şehremaneti teşkil olundu. Memurlar tayin kılındı. Sıhhat-ı umûmiyeyi ihlâlden vikâye ve muhâfaza*

---

[348] **Çıngıraklı Tatar,** a.y.

için komisyonlar teşekkül etti. Sokakların nezâfeti için memur-ı mahsûs tayin olundu. Diğer taraftan da derûn-ı şehirde selhhâneler küşâd olundu. Sürülerin önünden kösemenler kalktı. Serbest bırakıldı. Kösemen yerine sopa kâim oldu. Bîçâre hayvanlar gidecekleri mahalli bilmeyip öteye beriye saptıkça geride dümen makamında olan sopa muâvenetiyle yolları gösterilmeye başladı. Hele bazı insaftan ârî olanların yani insan cinsinin vahşi ve gaddarlarının ellerine düşenlerin ne çekmiş oldukları kasap dükkânlarında asılmış olanların sırtlarındaki mor mor berelerden pek suhûletle anlaşılmaktadır.”[349]

Şehremaneti'nin selhhaneleri şehrin içine yapmasından ve belediye memurlarının hayvanlara eziyet etmesinden rahatsız olan *Hayâl,* görüldüğü gibi ciddiyetle eleştirisini ortaya koyar. Gazete, kimi zaman da eleştiri yaparken işi alaya vuracak ve Şehremaneti'nin bazı uygulamaları ile dalga geçecektir. Bunlardan biri, belediyenin çöp arabalarına ait özel bir yerin bulunmamasıdır. Şehremaneti'nin bir sergi açtığını vurgulayan gazete, bu serginin Şehzadebaşı'nda kurulu olduğunu belirtir. Şehremaneti çöp ve su arabalarını, caddeye gelip geçenin ayağının altına rahatlıkla koyabilmiştir:

“*(...)-Şehzadebaşı'nda İmâret Caddesi'nde imâretin duvarı boyuna bir baştan bir başa kurulmakta ama gündüzleri değil akşamları saat ondan sonra.*

-O niçin?

-Çünkü orası büyük cadde husûsiyle âmâların da meskenleri orada olduğundan gece gelip geçenler kendilerini çarpsın da birer taraflarını kırsınlar diye olmalı.

-Karagöz hiç öyle şey olur mu?

-Ne bileyim başka ne için olur. Yahud o cadde oldukça temiz ve genişçe olduğundan orasını da şehrin sâir mahallerine benzetmek için olmalıdır.

---

[349] **Hayâi,** nr. 65, 20 Mayıs 1874, 8 8 Mayıs 1290), s. 1.

-Canım Karagöz boş lakırdılar söyleme öyle şeyler olmaz.

-Ey sen söyle bakalım niçindir?

-Bilmem malûmatım yok. Lakin arabaları koyacak mahal olmadığından akşam oraya bırakıyorlar zannederim.

-Eğer öyle ise biz bu tanzifattan çıktık vazgeçtik zîrâ bu âdetâ kaş yaparken göz çıkarmaktır.

-Artık o kadar ilerisini bilemem.

-Yazık Şehremaneti tramvay şirketi kadar da mı olamıyor ki arabalarını koyacak yer bulamıyor. Elinde bu kadar arsalar var her gün gazetelerde ilan ederek satmak için müşteri arayacağına birini kendi alsa da arabalarını koysa olmaz mı?"[350]

Hayâl'in bu alaylı muhavereyi neşretmesinin üzerinden bir ay geçer; fakat Şehremaneti çöp arabalarını caddeye dizmenin yanı sıra, bazı günlerde de Şehzade Camii'nin avlusuna doldurur. Şehremaneti'nin bu davranışına bir türlü anlam veremeyen gazete, İstanbul'un göbeği denilebilecek bu caddenin ve cami avlusunun neden çöplüğe dönüştürüldüğünü sorgular:

"*Bundan evvel dahi bu tanzifât idâresi bir iki caddenin sulanmasına mahsûs olan arabalarla çöp arabalarını haftanın iki akşamı Şehzâde imâretinin önüne bir baştan diğer başa kadar diziyor. Kusûr beş akşam da Şehzâde Câmii Şerîfi'nin havlusuna dolduruyor. Bu çöp arabalarını oldukça genişçe bir caddenin boyuna dizip hem sokağı kalabalık etmek ve hem de İstanbul göbeği mesabesinde olan caddeyi çöplük iskelesine çevirmekte ne mana ve ne letafet vardır bilemeyiz.*"[351]

Şehremaneti'nin çöp arabaları, Şehzade Camii'nin etrafını doldurup görüntü kirliliği oluşturmaktan öteye gidemezler. Asıl görevleri sokaklardaki çöpleri

[350] **Hayâl,** nr. 82, 18 Haziran 1874, (6 Haziran 1290), s. 3.
[351] **Hayâl,** nr. 92, 22 Ağustos 1874, (10 Ağustos 1290), s. 3.

ve çamurları toplamak olan arabalar, *Hayâl* gazetesi tarafından dikkatle takip edilmektedir.

Aksaray ve civarında bulunan sokaklar da temizlikten uzak bir durumdadır. Aksaray'da bulunan Mahmut Efendi Sokağı, çöpleriyle anılan sokaklardan sadece bir tanesidir ve burada bulunan çöpler bir "cezire", yani ada meydana getirmiştir. *Tiyatro,* bu "süprüntü ceziresi" tarafından yazıldığı belirtilen bir varaka yayımlamıştır. Varaka bir arzuhâl şeklindedir ve "süprüntü cezîresi" derhâl bu sokaktan alınmayı talep etmektedir:

> "*Çâkerleri öteden beriden atılan süprüntülerden terakküb etmiş bir cezîre olup şimdiki hâlde Aksaray civarında Mahmut Efendi Sokağı'nda ikâmet eylemekte ve her ne kadar o emr-i aliyyelerine tatbîk-i muâmele ile üstümü başımı temiz tutmaya seyr ü gayret etmekte isem de ne çare ki hasbe'l-mevsim civâr hânelerden atılan karpuz kabukları vesâir meyve süprüntüleri bu emel-i vâzû-yı çâkerâneme mâni' olarak tabiatıyla rıza-yı hayrhâhânelerine tatbîk-i muâmele edememekliğine bais olduğu gibi bir taraftan da sokaktan geçen zevatın nazar-ı dikkatleri taraf-ı çâkerâneme mağtuf olup herkes bir türlü ikrâh etmekte bulunmasından dolayı artık sabr ü tahammülüm tükenmiş ve feleğin tattığım hanzal-ı cevr ü sitemi cânıma kâr etmiş olmakla kullarının mezkûr sokaktan kaldırılmaklığım husûsuna himem-i nazkâneleri bî-dirîğ ve şayân buyurularak hem çâkerlerinin yeniden ihyâma ve hem de bi'l-umûm burunların memnûniyetini istihsale müsâade olunması babında ...*"[352]

Sokaklarda bulunan çöp ve süprüntüler, yetkililer tarafından kaldırılmadığı için fazlasıyla birikmiş ve bir ada görünümüne bürünmüştür. Çöpçüler ise bu süprüntüleri kaldırmak için bir teşebbüste bulunmazlar. Çöpçülerin bu vurdumduymazlığı ile alay etmek isteyen *Latife,* aşağıdaki paragrafı yayımlayarak ada hâline gelmiş çöplükleri eleştirmiş olur:

---

[352] **Tiyatro,** nr. 44, 29 Ağustos 1874, (17 Ağustos 1290), s. 2.

> *"Tiyatro'nun keşf ü irâe ettiği ma'hûd süprüntü cezîresini sâhib ü mutasarrıfsız gördüklerine mebnî süprüntücüler beyninde bir kumpanya ve şirket teşkîliyle mezkûr cezîrenin zabt u istilâ olunduğu ve mamafih tezyîd-i servet-i arziyesine dahi çalışarak envâ-yı muhtelifede mahsûlât yetiştirmeye çalışacakları mesmûdur."*[353]

Gazete, çöpçülerin görevlerini lâyıkıyla yerine getirmediklerini savunmakla beraber, "tanzifât"; yani temizlik kelimesinin de İstanbul için kullanılabilir bir kelime olmadığını düşünmektedir. Çünkü temizliğin adı bulunmakta; fakat kendisi görülememektedir: "*Tanzîfât lakırdısı umûmî mi? Husûsî mi? Ama denirse ki zaten vücûdu nerelerde? Biz deriz ki bazı yerde bulunur, bazı yerde bulunmaz!*"[354] *Hayâl,* 134. nüshasında yayımladığı bir karikatürde, sokakların kirliliği konusuna değinir ve sokaklardan kirlenmeden geçmek için bir tedbir teklif eder. Karikatürün altında şu cümleye yer verilir: "Karagöz Efendi İstanbul sokaklarında temiz gezmek için başka çare bulamaz!!!"



Resim-10 Hayâl, nr. 134, 16 Ocak 1875, (4 Kanunusani 1290), s. 4.

---

[353] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.
[354] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.

Kirlilikten geçilmez bir hale gelen ve oradan geçenlerin midelerinin bulanmasına yol açan sokaklardan biri de Mehmet Efendi Sokağı'dır. Sokağın durumunu Latife şu cümle ile özetlemiştir: "*Pislik derece-i kemalde ve gelip geçenler ikrâh etmektedir.*"[355] İstanbul'un temizliğine[356] yeteri kadar önem vermeyen yetkililer, ilk dönem mizah gazetelerinin hedefi hâline gelmiştir. Sokakları ve meydanları sıklıkla süpürmeyerek kirliliğe neden olan idarecilerin vurdumduymazlığı, her fırsatta gazetelerde işlenmiştir. Beyazıt Meydanı'nın pislikten ne hâle geldiğini ve yetkililerin aldırmaz tavırlarını anlatan aşağıdaki paragraf, buna güzel bir örnektir:

"*Akşamları mürûr u ubûr edecek arabaların gidecekleri yeri görmeyerek birbiri üzerine çıkıp da bir kaza vukûuna sebep olmamak için bir defalık olmak üzere Ramazân-ı şerîf ibtidâsında meydanın süpürüleceği hakkında bazı şâyiât işitilmektedir.*"[357]

Sadece Beyazıt Meydanı değil, Balat, Balıkpazarı ve Kasımpaşa da "pislik" ile anılan yerler arasındadır. Gazeteler, bu konuda defalarca uyarı yazısı yayımlamıştır, ancak kendilerini dikkate alan hiçbir yetkili yoktur. *Latife,* göz önünde bulunan "pislikler"in bir an evvel kaldırılması gerektiğini şöyle belirtir:

---

[355] **Latife,** nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3-4.

[356] "*İstanbul'da İhtisap Nazırlığı'nın kurulması (1826) ile şehir ölçeğindeki temizlik işleri yeni esaslara bağlandı. Bu tarihten sonra bir süre adı geçen nezaret, ardından Zabtiye Nezareti ve 1854'ten sonra da Şehremaneti (belediye), çöp ve temizlik işlerini yüklendi. Fakat sağlıklı bir işleyişe kavuşturulamayan temizlik işleri için Altıncı Daire-i Belediye'nin (Beyoğlu) akılcı bir çözüm bulduğu saptanmaktadır. Galata-Beyoğlu semtleri çöplerinin ihale yöntemiyle kaldırtılması, anayolların, hayvan pisliklerinden, enkazdan çamur ve tozdan arındırılması konusunda bu belediyenin çalışmaları Avrupa kentleri düzeyinde olmuşken, beride İstanbul cihetindeki ara sokaklar uzun zaman çamur, su birikintileri, gübre, pislik yığınları, kedi köpek, fare ölüleri ile çok kötü manzaralar sergilemiş, arayıcı düzeni de giderek bozulmuştur. Nihayet 1868'de Şehremaneti yeni bir organizasyona giderek ilk kez çöp arabaları yaptırtmış, 'çöpçü' adı altında aylıklı personel istihdamıyla bu işi üstlenme gereğini duymuştur. Çöpçülerin kontrolü ise belediye kavaslarına bırakılmıştı. Ancak, bu dönemdeki temizliklerin meydan, anayol, çarşı, pazar sınırlarını aşmadığı, mahalle içlerinin ise eski durumunda bırakıldığı biliniyor. Özellikle de arsalar ve terk edilmiş evler ve viranelikler, birer çöplük durumundaydı. İstanbul Belediyesi'nin buralara da temizlik hizmeti götürmesi 1911'de Nezafet-i Fenniye Müdüriyeti'nin kurulmasından sonradır.*"Ömer Faruk Yılmaz, **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cilt II, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 68.

[357] **Hayâl,** nr.106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 4.

"Balat ve Balıkpazarı ve Kasımpaşa caddelerinin pisliklerini pek çok söyledik. Artık baş ağrıttık. Hem baş ağrıtmamış olsak bile bunlar göz önündeki pislikler. Böyle büyük cadde olmayan ne kadar murdarlığa batmış sokaklar var ki eğer onların da ahvâlini söylemeye başlasak bir hayli müddet tükenmez. Hele her ne ise dur bakalım ibtidâ mezkûr caddeler tathîr olunmaya yüz tutsun da berikilerin temizlenmesini de ricâ ederiz."[358]

Üsküdar da kirliliği ile dikkati çekmektedir. Öyle ki çöpler, evlerin içine kadar dayanmıştır. Kokudan rahatsız olan Üsküdarlılar, temizlik arabalarının gereği gibi çalışmasını ve Üsküdar'ın çöplük hâlinden bir an önce kurtulmasını isterler. Galata da kötü kokusuyla dikkat çeken yerler arasındadır. Öyle ki insanlar buradan burunlarını tutmadan geçemez hâle gelirler. Bu durumu yansıtan bir karikatür ise *Tiyatro*'nun 11. nüshasında yayımlanır. Altında şu cümleye yer verilmiştir: "Galata'nın bazı caddelerinden geçenlere hekimler meclisi tarafından verilen tenbih."



Resim-11 Tiyatro, nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 4.

Hayâl'de neşredilmiş bir diyalogta, durumun ne kadar vahim olduğu şöyle anlatılır:

---

[358] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 Ramazan 1291, s. 1-2.

"-Hacivad! Al sana aksine bir terakki daha!

-Ne olmuş?

-Ne olacak bizim Üsküdar'da Selamsız'daki evde süprüntü o kadar çoğalmış ki! Adeta sokak kapısı açılmıyor. Kokudan evde oturamaz oldum.

-Sebep?

-Sebep ne olacak süprüntünün çokluğundan.

-Acayip! Tanzifat arabalarını gözün görmüyor mu?

-Nasıl tazminat arabası Hacivat çıldırdın mı?

-Canım tazminat değil Şehremaneti'nin o muntazam süprüntü arabalarını görmüyor musun?

-Hayır a babam! Onlar zaten yokuşlara filan çıkmıyor hem de şimdi azala azala Üsküdar'da iki üç araba ancak kaldı! O da çarşı boyuna yetişmiyor!! Evlerin her birisi birer çöplük iskelesine döndü.

-Sen de süprüntücülere kaldırt.

-Hacivat ne söz anlamaz tiryaki herifsin!! Süprüntücüleri daha o vakit yasak ettiklerini unuttun mu?

-Sen de hamal çağır döktür.

-Olmaz Hacivat olmaz yasak diyorum anlamıyor musun be herif komisyon bırakır mı hiç?

-Canım niçin?

-Niçin olacak komisyon yakaladığı gibi heriflerden ceza-yı nakdî alır."[359]

Yenikapı da kirliliği ile dikkat çeken yerler arasındadır. Yenikapı sahiline büyük yangından sonra bırakılmış molozlar, yıllar içerisinde daha da artarak bir dağ teşkil etmiştir. Bu moloz dağının zirvesinde ise Yenikapı meyhanelerinden çıkan adamları ve gezmeye giden kadınları bulmak mümkündür:

"Harîk-i kebîrden muhterîk arsalardan Yenikapı sevâhiline nakl olunan moloz birkaç seneden beri haylice terakki ederek bir cebel şeklinde

[359] **Hayâl,** nr. 128, 26 Aralık 1874, (14 Kanunuevvel 1290), s. 2.

bulunduğundan artık bu cebelin zirve-yi bâlâsında bir piyasa mahalli küşâd olunmuş ki tarif olunmaz bir derecede olup bizim Karakoncoloz muzır bir herif bulunduğundan dün gece mahal-i mezbûrede endaht olunan havaî fişekleriyle o madam, matmazelleri ve Yenikapı meygedelerinden kurtulmuş adamları görmüş de pek hoşuna gitmiş ve bir gece de bizi götürmesini va'd eylemiş olduğundan tafsîlâtını o geceden istifâde ile ileride beyân edeceğiz vesselâm."[360]

Halkın Altıncı Daire'den beklentisi çoktur, ancak bu beklentileri yerine getirecek, düzenli ve iyi çalışan bir belediye ortada yoktur. Hâl böyle olunca, gazeteler de isyan etmeye başlarlar. İlk dönem mizah gazeteleri, Beyoğlu ve Galata ahalisinin derdine çare bulmaya çalışmış, en azından onlara tercüman olmuşlardır. Galata'nın hâli perişandır. Kentsel bir dönüşüme ihtiyacı vardır. Bu ihtiyacın ilk farkına varan ise Altıncı Daire değil de, halkın nabzını tutmaya çalışan *Hayâl*'dir:

"*(...)-Sen hiç Yağ Kapanı'na gitmedin mi? Ta Perşembe pazarının altında Galata'nın göbeğindedir.*
-Ha bak gerçek orası fena bir mahaldir.
-Fena ne demek? Öyle pis bir yer dünyada değil, İstanbul'da bile bulunmaz. Nedir o murdar kümesler! Tuhafı şurası ki orada çamaşır da yıkıyorlar. Ey şimdi Komando Hanı, Kömisyon Hanı, Mehmed Ali Paşa Hanı gibi güzel güzel binâların kurbunda o kadar bankaların, o kadar şirketlerin civârında böyle harâbelerin bulunması münasip midir?
-İyi ya buna Altıncı Daire ne yapsın? Elinden ne gelir? Mülk sahipleri mülklerini yıkıp yeniden yaptırmaya muktedir olamadıkları halde Altıncı Daire cebr edebilir mi?
-Cebr edemez ama hani ya tezyînât-ı belediye nizâmnâmesi yok mu ya? İşte o nizâmnâme mûcibince orası, ashâbından alınarak bütün bütün yıkılıp tarz-ı nevîn üzere inşâ edilmesi veya ettirilmesi veyahut meydan bırakılması îcâb etmez mi?

---

[360] **Latife,** nr. 32, 19 Haziran 1875, 7 Haziran 1291, 15 Cemaziyelevvel 1292, s. 1-2.

-Vâkıa îcâb eder ama para lazım.

-Para mı lazım? Altıncı Daire'nin parası yoksa başkalarının paraları çok! Kalafatı oradan kaldırsın ve Tophane'den Azapkapısı'na kadar rıhtım yapılmak üzere bir kumpanyaya ihâle etsin de bak orası ne heyet kesb eyler. Burası bu sûrette tanzîm olunduğu hâlde ta Boğaziçi'nin nihâyetine kadar başka bir intizâm başka bir letâfet olur.

-Hakîkat Karagöz fena olmaz.

-Olmaz ya! Fakat Altıncı Daire'ye söz anlatmak güç."[361]

Altıncı Daire, elindeki parayı kentsel dönüşüme harcamak yerine, lüzumsuz yerlere sarf etmektedir. Bu ise gazeteleri rahatsız eder: "*Altıncı Daire'nin lüzumlu yerlere akçe sarf etmesi ne olmak ihtimali var!*"[362] Sadece sokaklar ve evlerin önü değil, umûmî tuvaletlerde de bir temizlik sorunu vardır. Mizah gazeteleri, tuvaletlerdeki sağlığı tehdit eden kirliliği sayfalarına yansıtma gereği duymuşlardır. Özellikle de cami tuvaletlerinin pis olması *Hayâl*'i endişelendirmiştir. Ancak gazete, sanki tuvaletler çok temizmiş gibi davranarak, bilmemezlikten gelerek, mizahî bir yolla eleştirisini yapma gereği duyar:

"*Gerek Tophane ve gerek İstanbul taraflarındaki bazı cevami-yi şerîfenin helaları sıhhat-i umûmiyeyi ihlâl edecek derecede bulunduruluyor diye kim uydurmuş, kim söylemiş?*"[363]

Gazetelere göre, Altıncı Daire'ye söz anlatmak hakîkaten güçtür; çünkü daire kendisi hakkında gazetelerde onca olumsuz yazı yazılmasına karşın, eskisi gibi hareket etmeye devam etmiştir. Kendisine verilen parlak fikirleri hayata geçirmediği gibi, inatla sokakların belli başlılarını süpürmeye[364], geri kalanını ise boş vermeye

---

[361] **Hayâl,** nr. 175, 29 Temmuz 1875, (17 Temmuz 1291), s. 1-2.

[362] **Geveze,** nr. 5, 20 Ağustos 1875, 7 Ağustos 1291, 18 Recep 1292, s. 4.

[363] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 2.

[364] "*Temizlik işleri bakımından; 17 Ramazan 1275 (1859) tarihli 'sokaklara dair nizamname' ile Altıncı Daire sokakları üç sınıfa ayrılıyor ve bunların süpürülmesi eksiltme usulüyle müteahhide ihale olunuyordu. Nizamnameye göre; birinci sınıf sokaklar kışın günde bir, yazın iki defa; ikinci sınıf sokaklar yazın ve kışın günde bir; üçüncü sınıf sokaklar haftada bir defa süpürülecektir. Aynı*

devam eder. *Hayâl,* artık işi alaya alarak, sanki Altıncı Daire, bütün görevlerini lâyıkıyla yerine getiriyormuş gibi davranmıştır: "*Altıncı Daire dâhilinde bulunan caddelerin bir ikisinin maadası süpürülmüyor diye kim uydurmuş, kim söylemiş?*"[365] Daire, sokak ve caddeleri süpürmediği gibi, kedi ve köpek leşlerini de ortadan kaldırmayı düşünmez. Altıncı Daire hademeleri bu konuda o kadar vurdumduymaz bir hâle gelmişlerdir ki sokakta hayvan leşi gördükleri halde, onu kaldırmak yerine, burunlarını kapatarak geçip giderler: "*Altıncı Daire hademelerinin sokaklardaki kedi köpek lâşelerinin taaffününden burunlarını tıkayarak gezmesi insanın zihnini tırmalıyor.*"[366] Hademelerin vurdumduymaz davranışlarının yanı sıra, kaba hareketleri de ilk dönem mizah gazetelerine konu olmuştur. Sokak satıcılarına ve hamallara acımasızca davranan, onlara hakaret eden, hatta döven hademeler, *Hayâl*'in tepkisini çeker. Hademelerin kabalıklarına daha fazla dayanamayan gazete, onları eleştirmek adına bir yazı yayımlar:

> "*Canım Karagöz! Acaba Altıncı Daire arkalarına yakalarıyla kolları birer parmak zeytûnî çuhalı setre iksa ederek tayin ettiği memur ve hademelerine önlerine geleni ellerinizle döğünüz, ayaklarınızla tepiniz, ağızlarını şetm ediniz mi diye tenbîh ediyor da bunlar kanun-ı adâlete mugayir hâl ve harekata cür'et ediyorlar? Eğerçi böyle ise (mukabele-i bi'l-mesel) kaziyesi büyük bir derstir. KARAGÖZ Hayır. Altıncı Daire öyle bir emir veremez. Fakat adamları okuma bilmediklerinden nizâmlarını anlayamıyorlar.*"[367]

Altıncı Daire hademeleri, sokak ve caddelerin temizliğini sağlayacak yerde, satıcıları ve hamalları dövmeye kalkınca, hiçbir iş düzenli bir şekilde yürümez. Sokak ve caddelerin temizlikten yoksun olması yüzünden, insanlar çamura batıp çıkarak

---

zamanda nizamnamede, sokakların yaz ve kış mevsimlerinde günün hangi saatlerinde süpürüleceği de gösterilmiştir. Dükkân sahipleri ile ev sakinleri yaya kaldırımlarının yıkanıp süpürülmesiyle mükellef tutulmuş ve çöpçülerin her evin kapısını çalarak çöp tenekelerini alacakları, başka zamanlarda dışarıda çöp tenekesi bulundurmanın yasak olduğu zikredilmiştir. Meydan ve sokakların yazın sulanması da müteahhit eliyle idare olunacaktır." Sıddık Tümerkan, **Türkiye'de Belediyeler (Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum),** İçişleri Bakanlığı Yay., İstanbul, 1946, s. 21.

365 **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 2.

366 **Hayâl,** nr. 192, 7 Eylül 1875, (26 Ağustos 1291), s. 2.

367 **Hayâl,** nr. 196, 16 Eylül 1875, (4 Eylül 12919), s. 3.

yürümek zorunda kalırlar. Çamur ve kirlilikle anılan caddelerden biri de Tophane'deki Kürkçüler Caddesi'dir. Altıncı Daire'nin denetiminde olan cadde, büyük caddeler kadar ihtimam görmez ve temizlenmez:

> "*Sokakların sıhhat ü istirahat-ı umûmiyeye münafi bir hâlde bulundurulması ancak komiserlerin takayyüdsüzlüğünden neş'et etme bir şey demek olacağından her hâlde sâirleriyle berâber şu caddenin tathîr ü tanzîfini Altıncı Daire riyâset-i aliyyesinden umûm ahâli lisânından olarak niyâz u tememnnî ederim. KARAGÖZ İstirhâm değil a. Ne edersen et. İstanbul'un âdeti dâima göze çarpacak mahalleri tezyîn etmektir. Göze görünmeyen sokakları temizlemekte mana ne? Oralardan idare memurlarını mes'ul edecek kim geçer? Bazı resmî günlerde büyük caddelerin ne kadar gayret ve sür'atle süpürülüp sulanıp, kum döküldüğünü görmüyor musun?*"[368]

Önemli günlerde sokakların temizliği ve düzeni için canla başla çalışan Altıncı Daire, sıradan günlerde ise işini yarım yamalak yapmakta ve kaş yapayım derken göz çıkartmaktadır. Kendisine çalışıyor süsü veren; fakat üzerinde çalıştığı yeri daha beter bir hâle sokan Daire, *Hayâl* gazetesinin hedefi olmaktan bir türlü kurtulamamıştır:

> "*Tophane'de Kılıç Ali Paşa Câmi-i Şerîf'i Medresesi önündeki caddede iki zât beyninde muhâvere serlevhâsı ve (M.H.) imzâsıyla mevrûd varakadır.*
> *-Aman birâder! Gel elimden tut da beni çıkar. Zîrâ kımıldandıkça aşağı iniyorum.*
> *-Tamam seni çıkarayım diye uğraşıyorken ben de batayım öyle mi? Hani ya geçen gün kaldırımın taşlarını söküp de yerine yarım irtifâına kadar toprak yığdıklarını görünce her kim sokakların tanzîfâtına dikkat edilmiyor diye Altıncı Daire hakkında söz söylerse haksızdır diyordun. İşte ben geri gidiyorum. Var sen ne yaparsan yap.*

---

[368] **Hayâl,** nr. 213, 26 Ekim 1875, (14 Teşrinievvel 1291), s. 3.

-Aman ricâ ederim lutf et de beni çıkar. Ben böyle toprak dökülüp terk olunup da yağmurla bu hâle geleceğini ez-cümle böyle boğazıma kadar batacağımı bilmiş olsa idim Altıncı Daire'ye teşekkür eder miydim?

-Bilmem ben gidiyorum. Hem seni bu bataktan çıkarmak insanın kârı değildir meğer ki bucurgât ola!"[369]

2.2.3 Yolların Durumu

1870'li yılların İstanbul'unda yaşanan sorunlar arasında, insanların bir yerden bir yere gitmek için üzerinden geçtikleri yollar da yer alıyordu. Yolların bakımının gerektiği gibi yapılmamasından ötürü, İstanbullular ayrı bir çile çekmekteydiler. Sokak ve caddelerde bulunan yarıklardan akan pis sular, yolları tamamen kaplar ve gelip geçenler rahatsız olur. İlk dönem mizah gazeteleri ise bu sorunları sayfalarına yansıtarak, yetkilileri göreve çağırırlar. O yıllarda, ne gibi yol sorunları olduğuna dair bir örneği ise bize *Terakki* gazetesi şöyle verir:

"*Dünkü perşembe günü Bahçekapısı'nda beygircilerin daima yığılıp durdukları Aşir Efendi Hanı'na müntehî sokaktan geçilmek mümkün olamıyordu. Zîrâ sokağın yukarı tarafındaki menfezden miyâh-ı kerîha ve müteaffine fışkırıp akmakta idi.*"[370]

Menfezlerden etrafa saçılan pis suların yanı sıra, yağmur yağdıktan sonra oluşan çamurlar da İstanbulluların başına bela olmuştur. İstanbul şehri kış aylarında çamurla, yaz aylarında ise tozla[371] anılmaktadır. Yetkililer ise bu durumu düzeltmek için hiçbir girişimde bulunmaz. Kadınlar, çamurdan neredeyse en çok muzdarip olan

---

[369] **Hayâl,** nr. 224, 4 Aralık 1875, (22 Teşrinisani 1291), s. 4.

[370] **Terakki,** nr. 10, 16 Temmuz 1870, (16 Rebiülahir 1287), s. 2.

[371] "*Başlangıçta tozlu yolların ve caddelerin sulanması kararı alınarak belirli bölgeler süpürülüp sulanmıştır. Nitekim 1871 tarihli Şehremanetinden Dahiliye Nezaretine yazılan bir belgede şehrin temizliğinin sağlanması için İstanbul'da başlıca sokakların süpürülüp sulanmaya başladığı bildirilmektedir.*" Mehmet Mazak, Fatih Güldal, Aylin Doğan, **Şehr-i İstanbul'un Temizlik Kültürü Osmanlı'dan Günümüze Temizlik Çalışmaları ve Küçükçekmece Örneği,** Küçükçekmece Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2010, s. 134.

kişilerdir. Özellikle "şık" kadınların çamur yüzünden elbiseleri mahvolmaktadır. Bu konuda yayımlanmış iki karikatür de kadınların çamur hakkındaki şikâyetlerini dile getirir niteliktedir. İlki *Tiyatro*'nun 22. nüshasında çıkan karikatürün altında "Mahza çamurdan..." yazmaktadır. İkincisi ise aynı gazetenin 71. nüshasında görülür. Altında şu cümleye yer verilmiştir: "Çamur belası buna elbise mi dayanır!!!"



Resim-12 Tiyatro, nr. 62, 9 Ocak 1875, (28 Kanunuevvel 1290), s. 4.



Resim-13 Tiyatro, nr. 71, 11 Şubat 1875, (17 Muharrem 1292), s. 4.

Çamurlu yollardan bıkan İstanbul ahalisinin derdine yine mizah gazeteleri yetişir. Beyazıt Meydanı, çamur içinde kalmış meydanlardan sadece bir tanesidir.

Terakki gazetesi, kış aylarında bu meydana gidip de çamur içinde kalan insanların hâlini, sayfalarına yansıtma gereği duyar:

> "*Hâlbuki ekser kışın açık havalarda ayaz biraz ziyâdece olduğundan ve ez-cümle Ramazan-ı Şerîf'in şimdiye kadar birkaç günü yağmurlu geçmiş ise de pek çoğu açık ve ayazlı havalarda geçtiğinden işte işini, aşını, eşini terk edip de eğlenmek için oraya gidenlerin hâllerini gördükçe ve hele bîçare yaya giden kadınlarla o dünyâdan gafil âkil geçinenlerin ve onları taklîd eden hamakatın ve işsiz güçsüz sair hezelenin çamurlarla içinde ve kaldırım üstünde ayak üzere durup tiril tiril titreyen ve bastonunu kapıp gözlüğünü takan ve dükkânını bırakan ve etrafa şaşkın şaşkın bakan ve kendini şaşırıp ağzından suları akan beyleri ağaları gördükçe adam teessüf ediyor. (Ey efendim ne yapalım şimdi Bayezid Meydanı'na bir de soba mı koyalım.) Paris'te ise bu misillü eğlence mahalleri gâyet temiz olup mükemmel sandalyeler vardır.*"[372]

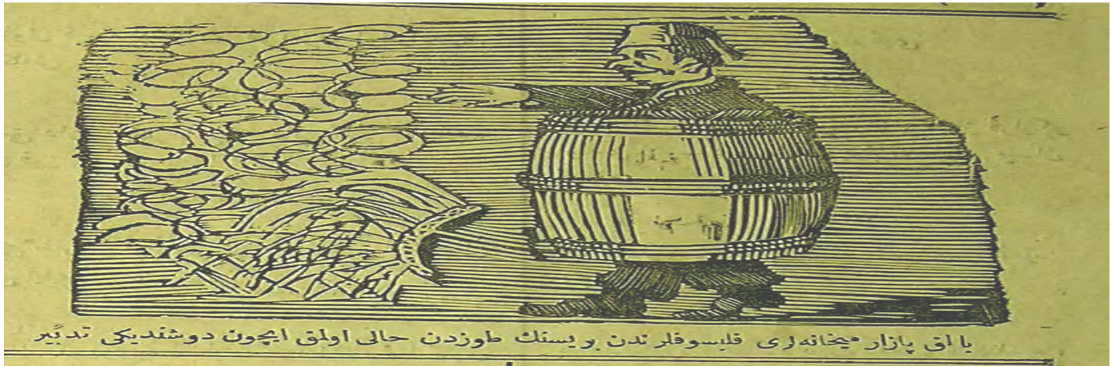
Çamur sorununa mizahî bir şekilde yaklaşan *Terakki,* bol çamurlu şehirde yaşamanın da fayda sağlayabileceğini şöyle açıklamıştır:

> "*Suâl- Yalnız mazarratı görülmekte olan şu İstanbul çamurunun def'ine bir çâre yok mu?*
>
> *Cevâb- Var. Hem de pek kolay. Bak Avrupalılar dünyânın ihtiyâcâtına nasıl hizmet ediyorlar yani dünyanın hangi cihetinde olursa olsun Avrupa ahâlisi bir memlekette bir şeyin kahtını gördüler mi hemân o şey ne ise gemi gemi nakl edip istifâdeye çabalarlar. Pek âlâ şimdi elli yıl mütemadi yağmur yağsa bir dirhem çamur peydâ olmak ihtimâli olmadığı işitilir. Demek ki Avrupa'da ilaç için bir parça çamur bulunmuyor. Ey şimdi bir mükemmel anonim şirket teşkil edip Avrupa'ya bir parça çamur götürsek acaba istifade edemez miyiz?*"[373]

---

[372] **Terakki,** nr. 9, 14 Aralık 1870, 20 Ramazan 1287, 2 Kanunuevvel 1286, s. 2-3.
[373] **Terakki Eğlence,** nr. 5, 14 Ocak 1871, 21 Şevval 1287, 2 Kanunusani 1286, s. 2.

İstanbul’da kışın çamur bolluğu varsa, yazın da toz bolluğu vardır. Hele seyir yerleri bahar ve yaz aylarında tozdan görünmez olur ve oraya giden insanlar da eğleneyim derken toz içinde kalırlar. *Latife*'nin yayımladığı bir karikatürde, Balıkpazarı meyhanelerinde sık sık bulunan bir zâtın bu toz meselesine çare bulduğu, mizahi bir şekilde yansıtılmıştır. Karikatürde, şarap fıçısını üzerine geçirmiş bir kişi resmedilmiştir. Gazetenin 19 numaralı nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Balıkpazarı meyhaneleri feylesoflarından birisinin tozdan hâlî olmak için düşündüğü tedbir."



Resim-14 Latife, nr. 19, 15 Mayıs 1875, (3 Mayıs 1291), s. 4.

Seyir yerleri arasında, ismi tozla en çok anılan semt Kâğıthane’dir. Buraya gidenlerin ağızları bile tozla dolar:

> “*Ağzımın içi tozla karışık harâretten güneşte kalmış mürekkep hokkasına döndü. Burnum Felemenk enfiyesi çeker gibi nefes aldıkça içeri gidip de kıllara yapışan tozdan alafranga kalem sildikleri fırçalı kalemdâna benzedi. Yüzümüz gözümüz bir hâle geldi ki herkes babasının ‘Yüzün ak olsun.’ duâsına muhtaç idi. Toz yaşmağı yalnız gençlere ve toz penbesini de yalnız penbe renge mahsûs bilir idik. Halbuki orada on beş yaşından yetmiş yaşına kadar hatun kişiler ale’l-umûm toz yaşmak tutunuyorlardı ne kadar renk varsa bilâ-istisnâ toz renginde idi. Sülale-i Hazret-i Âdem’den geldiğimiz ve Hazret-i Adem’in topraktan halk olunduğunu inkar eden varsa Kâğıthane’ye gitsin.*”[374]

---

[374] **Diyojen,** nr. 18, 18 Mayıs 1871, (6 Mayıs 1287), s. 4.

Düzensiz, bakımsız yollarda yürümekte zorlanan insanların ayakkabıları da kötü sokak ve caddelerden nasibini almakta ve eskimektedir. Yolların üzerine serpilmiş irili ufaklı taşlar yüzünden İstanbullular yürümekte güçlük çeker. Üstelik bu taşlar ayakkabıların da eskimesine sebep olur. *Letâif-i Âsâr,* bu konuyu eleştirmek için şu "suâl-cevâb"ı yayımlamıştır:

> Suâl- *Birkaç seneden beri yapılmakta olan ve üzerlerine ufak ufak kırılmış taş parçaları dökülen vâsi' yolların ismi nedir?*
> *Cevâb- 'Kolera dö kundura' yani kundura kolerası.*"[375]

Tanzimat'tan sonra gerçekleştirilen idari yapılanmalardan biri de belediye alanında olmuştur. 1857 senesinde yayımlanan nizamnameye göre İstanbul, on dört ayrı belediye dairesine ayrılacaktı. Bunların isimleri de belli idi; fakat bu on dört daireden sadece Altıncı Daire[376] olarak isimlendirilen Beyoğlu Belediyesi kurulabilmiştir.[377] Paris Belediyesi[378] örnek alınarak kurulan ve Beyoğlu ile Galata'da yaşayan ahalinin belediye hizmetlerini görmekle yükümlü olan Altıncı

---

[375] **Letâif-i Âsâr,** nr. 25, 24 Haziran 1871, 5 Rebiülahir 1288, 12 Haziran 1287, s. 2.

[376] "*Kentin yenilenmesi için yapılan projeler, yeni bir yönetim yapısı gerektiriyordu. 19. yüzyıldan önce vilayetlerde zamanının çoğunu bugün belediyenin yapacağı işlerle uğraşarak harcayan kadıyı görüyoruz. İstanbul'da ise sadrazam başta olmak üzere şehir işlerinde sorumlu görevliler bu tür belediye işleriyle uğraşmıştı. Fakat bu işlerde uzman olan ve üst tabakadan kent sakinlerinin katılımını sağlayabilecek özel bir belediye meclisi yoktu. 1857 yılından sonra Osmanlı bürokrasisi bu tür meclisleri denemeye başladı. Bu tarihlerde padişah ve nazırlar, Pera'da yaşayan Avrupalıların baskısını ciddiye almak zorunda kalarak, Altıncı Daire-i Belediye diye adlandırılan bölgede, yol yapımı ve ışıklandırma gibi modern şehir hizmetleri sunmaya başladılar. Gerekli finansmanın sağlanması amacıyla, zengin Avrupalılar belediye yönetimine alındı. Altıncı Daire'nin çalışmaları, 1857-1877 arasında gayet canlıydı; bu arada tabii ki üyelerin özel çıkarları ön planda tutulmuştu. 1870'te Altıncı Daire, İstanbul'da türünün ilk örneği olan kendi belediye binasına kavuşmuştu; bina bankaların bulunduğu bölgeye çok yakındı. Bugün hâlâ kalabalık Şişhane meydanının arka cephesine hâkimdir.*" Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla,** Çev. Elif Kılıç, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1997, s. 275.

[377] "*Belediye hizmetleri için bir fon kurulmalı ve bu amaçla yeni vergilendirilmeye gidilmeliydi. Önerilerin olumlu karşılanması üzerine bir Nizamname-i Umumi hazırlandı. 1857'de yürürlüğe giren bu nizamnameye göre İstanbul 14 belediye dairesine ayrılacaktı: Ayasofya, Aksaray, Fatih, Eyüp, Kasımpaşa, Pera, Beşiktaş, Emirgan, Büyükdere, Beykoz, Beylerbeyi, Üsküdar, Kadıköy, Adalar. Bunlardan sadece Altıncı Daire-i Belediye kurulabildi.*" İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu,** Edit. Halil İnalcık, Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2011, s. 529-530.

[378] "*Altıncı Daire adı büyük olasılıkla kentsel düzenlemede örnek alınan Paris'in 'Sixiéme Arrondissement' adıyla anılan bölgesinden esinlenerek verilmişti.*" Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul,** Çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010, s. 461.

Daire[379], ilk dönem mizah gazetelerince genellikle olumsuz şekilde anılan bir kurum olmuştur. Pek çok açıdan halkı mağdur eden, başladığı işi bir türlü bitiremeyen daire, halkın ve gazetelerin hedefi hâline gelmiştir. Beyoğlu ve Galata ahalisi, mağduriyetlerinin ortadan kalkması için, gazetelere müracaat ederler. Aktarılan sorunlardan biri, bina ve arsalarla ilgilir:

> "*Kimi Altıncı Daire-i belediye arsa sahiplerine bina yapmaya ruhsat vermiyor ise de bazı yokuşlu sokakların zemîni bade't-tesviye indirileceğinden, arsa sahipleri evlerini bittabi zemînden üç dört arşın aşağı yapmaya mecbur olup böyle yapılan hâneler ise toz ve topraktan münakkaş bir hâle geldiği ve bu ise bir buçuk senedir yolların yapılmamasından neş'et edip para harc edip ev yapanların içinde oturdukça her dem yanıp kalmasını îcâb ettireceğini ve Daire-i mezkûreden suâl-i hâli.*"[380]

Altıncı Daire'nin bazı uygulamaları, insanların evlerini topraktan üç dört arşın aşağıya yapmalarına neden olmuş, bu da beraberinde toz ve toprak belâsını getirmiştir. Zaten gazetelerden anladığımız kadarıyla daire, sokak ve caddelerdeki tozlara karşı bir teknik geliştirememiştir: "*Taksim Caddesi'nden hücûm eden toz ve dumana karşı Altıncı Daire'nin su arabaları mukâvemet edemiyorlar.*"[381] Küçük taş parçalarıyla kaplı sokaklar İstanbulluları rahatsız etmekle beraber, kimi sokak ve caddelerdeki düzensizlik, kirlilik halkı usandıracak boyuta gelmiştir. *Letâif-i Âsâr,* "Bak Neler Olmuş Neler Olacak" başlıklı yazısında, sokak ve caddelere dair şu temenni-tahminde bulunmuştur:

---

[379] "*Yapılan çalışmalar neticesinde İstanbul şehri çevresiyle birlikte on dört adet belediye bölgesine ayrıldı. Böylece Şehremaneti'nin kurulmasından sonra Bilad-ı Selase yerine İstanbul'un tüm çevresiyle bir kent bütünlüğü içinde örgütlenmesi sağlanmış olacaktı. Yeni uygulama için bir de pilot belediye seçildi. Söz konusu pilot bölge Beyoğlu ve Galata bölgelerinden müteşekkil 'Altıncı Daire-i Belediye' oldu. Şehremaneti ile Altıncı Daire-i Belediye 1877 yılına kadar birlikte çalıştı. Aynı yıl çıkarılan Dersaadet Belediye Kanunu ve Vilayât Belediye Kanunu ile daha sistematik ve kalıcı çözümler üretilmeye çalışıldı.*" Mehmet Mazak, Fatih Güldal, **Osmanlı'dan Günümüze Temizlik Tarihi Tanzifat-ı İstanbul,** Yeditepe Yay., İstanbul, 2011, s. 57.

[380] **İbretnümâ-yı Âlem**, nr. 5, 3 Ağustos 1871, 16 Cemaziyelevvel 1288, 22 Temmuz 1287, s. 2.

[381] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2.

"Mahmutpaşa Caddesi dahi sâir sokaklar gibi tesviye olunacak ve arka ve tenha sokaklar da yıkılıp pislikler kaldırılacak ve ibâdullah burnunu tutup geçmekten kurtulacak."[382]

Mahmutpaşa Caddesi, yol sorunlarının görüldüğü yerlerden sadece bir tanesidir. Bahçekapısı Odun İskelesi'nde birikmiş çamur ise halkı yeterince rahatsız etmektedir; çünkü çamur yüzünden oluşan koku öyle bir raddeye varmıştır ki Kasımpaşa Deresi, bu iskelenin çamuru yanında hiç kalır:

"Bahçekapısı Odun İskelesi'nde birikmiş olan çamur ve pislikten odun almak şöyle dursun, belki sokaktan geçmek dahi mümkün olamıyor. Zîrâ böyle taaffün değil İstanbul'da belki şimdiye kadar bin kere gazeteler vâsıtasıyla pisliğinden bahs olunan Kasımpaşa Deresi'nde bile yoktur."[383]

Çamurlu yolların yanı sıra, kaldırımı[384] kaldırılmış, tamir görmemiş sokaklar da İstanbullular için bir dert teşkil etmektedir. Yenikapı'dan Kumkapı'ya giden caddenin ne hâlde olduğunu *Letâif-i Âsâr* şöyle açıklar:

"Cadde malumunuz oldu ya işte şu caddenin bazı yerlerinde kaldırım taşları kaldırılmış olduğundan çamur dize kadar ve kaldırım bulunan mahalleri dahi müddet-i medîdde tamir görmemiş olduğundan her tarafları bozulmuş ve âdetâ çukurlanmış olduğundan bir küçük yağmur yağdığı hâlde aylarca çukurların çamur çekilmek ve kaldırımsız

---

[382] **Letâif-i Âsâr,** nr. 46, 26 Eylül 1871, 14 Eylül 1287, 11 Recep 1288, s. 1-2.

[383] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 16, 27 Eylül 1871, 12 Recep 1288, 15 Eylül 1287, s. 4.

[384] "*Şehremanetinin kurulmasından önce de bazı düzenlemeler yapılmıyor değildi. Özellikle 1849 tarihinde yayımlanan kaldırım layihasında, sokak ve caddelerdeki kaldırımların düzenlenmesi ile ilgili tavsiyeler olduğu gibi, buraların temizliği ile alakalı uyarılar da bulunmaktaydı. Cadde ve mahalle aralarında bulunan dükkanların saçaklarındaki oluklardan, yağmur esnasında akan suların sokakları pislettiği kaldırımları kullanılamaz hale getirdiği; bu sorunu çözmek için dükkânların saçaklarından teneke borular vasıtasıyla akıntının zemin seviyesine kadar getirilmesi, evlerde ise boruların kanalizasyona bağlanarak defedilmesi istenmiştir. Yine, sokak lağımlarının tamiri ve genişletilmesi istenmiş, herhangi bir gıda zehirlenmesine karşı kasapların dükkân önlerine astıkları toz ve pislikten zarar görmemeleri için içeriye taşınması söylenmiştir.*" Mehmet Mazak, Fatih Güldal, **Osmanlı'dan Günümüze Temizlik Tarihi Tanzifat-ı İstanbul,** Yeditepe Yay., İstanbul 2011, s. 48-49.

mahallerinden korumak mümkün olmuyor yani pek mübalağa etmeyeyim hemân yıl on iki ay çamurlara batıp çıkıp gidip geliyoruz."[385]

Mizah gazeteleri, Altıncı Daire'ye karşı, genellikle olumsuz bir tavır takınmışlardır. Ancak kimi zaman, sırf rakip gazeteye muhalefet etmek amacıyla Daire, haklı bulunan taraf olabilmektedir. Bunun örneğini *Çıngıraklı Tatar*'da görürüz. Gazete, Altıncı Daire'yi eleştiren Phare de Bosphore'ye karşı çıkmış ve mizahi bir dille yazdığı şu yazıyı neşretmiştir:

"*Bu nazlım, Altıncı Daire'ye ne dese beğenirsiniz? Beyoğlu'nun tozu çoğalmış, Allah'ın bir nev-i belâsı denilecek hâle gelmiş, halkın gözünü rahatsız ediyormuş da Altıncı Daire tozları yatıştırmak için niçin sokaklara su dökmüyor diyor. Altıncı Daire'ye akıl öğretmek istiyor! Hay Allah sana akıllar versin! Herkesin içecek su bulamadığı bir günde toz için sokaklar sulanır mı? Gözlerini toz rahatsızlığından kurtarmak için ağzını açıp da Altıncı Daire'nin su dökmesini bekleyeceğine bir çift fişer gözlüğü alıp da gözüne taksan olmaz mı?*"[386]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, araştırmaları sırasında İstanbul şehrinin de diğer Avrupa şehirleri gibi bir belediyeye sahip olduğunu öğrenen Amerikalı, Altıncı Daire'yi de görme fırsatı bulur. Ancak, bu belediyelerin ne işe yaradığını anlamakta güçlük çekmiştir. Memleketin halinden yola çıkarak İstanbul'daki belediyenin başka işlerle meşgul olduğunu çıkaran seyyah, bu şehirde belediyenin varlığını gösteren hiçbir şeyin olmadığını da özellikle vurgular:

"*Çünkü şimdiye kadar gördüğüm mahallerden memleketin dâire-i belediyesi olduğuna dâir asla bir eser göremedim. Sokaklar güneşte tozdan, yağmurda çamurdan, sıcakta taaffünden gezilmez bir*

---

[385] **Letâif-i Âsâr,** nr. 51, 10 Kasım 1871, 26 Şaban 1288, 29 Teşrinievvel 1287, s. 1-2.
[386] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 3, 16 Nisan 1873, (4 Nisan 1289), s. 2-3.

> *hâldedir. Bu da zannedersem Beyoğlu, İstanbul'un karşı tarafında olup husûsen ecnebilere makarr olduğundan hiçbir şeye bakılmayıp yüz üstü bırakmış olmasındandır. Nezâfetten ve bir şehre benzemekten kat-ı nazar öyle bir hâle gelmiş ki yüz yıkamak için bir mikdar su bile pek ziyade meşakkatle tedarik olunabiliyor.*"[387]

Yukarıda da ifade edildiği gibi çamur, İstanbullular için en büyük yol sorunlarından birini oluşturmaktadır ve mizah gazetelerinde, neredeyse her sene bu konu etrafında yazılmış yazılar bulmak mümkündür. 1874 senesinde de çamur sorunu dile getirilmiş ve insanlara bu durumun ne kadar zarar verdiği bir olay etrafında anlatılmıştır:

> "*Evvelki gün Odunkapısı'ndan Unkapanı'na giderken kerestecilerin önünde bir iki kişi soyunmuş, çamura dalmış kemâl-i telaşla bir şey arıyorlar. Birtakım halk da iki geçeli birbirine dokunarak oldukları hâlde hayret ve taaccüb ve ıztırâb-ı kalble seyrediyorlar. İzdihâm sebebiyle dalgıç heyetinde olan adamların ne aradıklarını orada bulunanlardan birine sordum. Bir ihtiyare hatunla elinden tutarak birlikte gitmekte olan yedi sekiz yaşında bir kız çocuğunun nasılsa ayağı kayıp çamurun içine düşerek gâib olduğundan onu aramakta oldukları haber verdi.*"[388]

Özellikle tembelliği ve hizmet vermemesi açısından eleştirilen Altıncı Daire, yapması gereken işleri ertelemekte ve umursamamaktadır.[389] Sokaklara yığılan karları temizleyerek yolları açması gereken Daire, bu işi bile yağmura bırakmış

---

[387] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 20, 14 Haziran 1873, (2 Haziran 1289), s. 3-4.
[388] **Hayâl,** nr. 22, 17 Ocak 1874, (5 Kanunusani 1289), s. 4.
[389] "*Altıncı Belediye Dairesi'nin görevi, sokak, kaldırım, su ve havagazı hizmetleriyle, gıda maddelerinin fiyatlarını, ölçü ve tartı aletlerini, inşaat ve onarım işlerini, pazar yeri, otel, tiyatro, lokanta, kahvehane ve halka açık yerleri denetlemekti. Yeni idarenin masrafını, bölgedeki ev ve dükkanlardan toplanan aydınlatma ve temizlik resmi, esnaftan alınan mizan resmi, bina tamir ve ruhsat harcı ile %2'ye ulaşan emlak vergisi karşılamaktaydı. Hazine yardımları da önemli bir gelir kaynağıydı.*" Bilal Eryılmaz, "Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti", **İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler,** Cilt I, Edit. Vecdi Akyüz, Seyfettin Ünlü, İlke Yay., İstanbul, 1996, s. 336.

durumdadır: "*Altıncı Daire'ye mahz-ı merhamet olarak, düşen karları sokaklardan kaldırmak tekellüf ve zahmetine düşmemek için büyücek bir yağmur düşecek.*"[390]

Çamurun içerisine ayağı kayıp düşen kız çocuğunun haberinin ardından *Hayâl,* beterin beteri var anlayışıyla, İstanbul çamurlarının bile özlenebileceğini, çamurdan daha beter bir sorun olarak gösterilen tozu hatırlatma gereği duyar: "*Kağıthane'ye gidenler tozdan ol kadar taciz olacaklar ki İstanbul'un kış çamurunu arzu edecekler.*"[391] Toz, her ne kadar çamurdan daha büyük bir sorunmuş gibi anlatılsa da aslında, durum böyle değildir. Çünkü yukarıdaki örnekte de olduğu gibi, çamur içine düşülebilen bir tehlikedir. Üstelik içine düşen kişi, hele ki bir çocuksa kaybolabilmekte vaya boğulmaktadır. Kısacası çamur, İstanbullular için bir ölüm tehlikesi oluşturmaktadır. Çamur gibi, içine düşülebilen ve sakatlıklara sebebiyet veren bir başka tehlike ise kuyulardır. Büyük Beyoğlu yangınından[392] sonra açılan kuyular 1874 senesine gelinmesine karşın, hâlâ kapatılmamış ve kazaya davetiye çıkaracak vaziyete gelmiştir:

> "*Kasımpaşa'dan Beyoğlu'na giden mesafenin civârında ve büyük ve küçüğün güzergâhında ta Beyoğlu harîk-i kebîrinden beri açılan birtakım kuyular yavaş yavaş kapanır ümîdinde iken bi'l-akis bu kuyular ziyadeleşiyor. Vakit vakit sakatlıklar vukû buuyor. Bu tehlikeli hâlin bir çâresine bakılması kerrât ile îcâb eden mahalle duyurulmuş ve bu kuyuların ağzı açık kaza çukurları olduğu cümlece ma'lûm bulunmuş ise de nasılsa henüz bir te'sîr müşâhade olunamadı.*"[393]

---

390 **Hayâl,** nr. 37, 10 Mart 1874, (26 Şubat 1289), s. 3.
391 **Hayâl,** nr. 43, 24 Mart 1874, (12 Mart 1290), s. 1-2.
392 "*1870'deki bir yangında Cadde-i Kebir'in Galatasaray'dan Taksim'e uzanan Tarlabaşı tarafında 3000 bina kül oldu. Yangın alanını yeniden düzenlemek için mimar ve mühendislerin yer aldığı bir komisyon kuruldu. Bu komisyonun yaptığı planda, İngiliz Sefareti ile Taksim'i birleştiren 30 metre genişliğindeki Tarlabaşı Caddesi ana ekseni oluşturuyor, çevresinde ızgara planlı bir yol ağı öngörülüyordu. Bu plan bir yandan Cadde-i Kebir'i ikinci plana düşürmesi, öte yandan geniş yolların burada binası bulunanlara çok küçük parseller bırakacak olması gibi nedenlerle mal sahiplerinin sert protestolarına yol açtı. Sonuçta da uygulanamadı.*" İlhan Tekeli, "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu,** Editörler Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2011, s. 535.
393 **Hayâl,** nr. 53, 16 Nisan 1874, (4 Nisan 1290), s. 3.

Kışın sokaklara ve caddelere yığılan karları temizleme gereği duymayan Daire, yazın da tozlu yolları sulama gereği duymaz. Altıncı Daire'nin bütün bu vurdumduymazlığı ise mizah gazetelerine malzeme olur. *Hayâl,* daire üyeleriyle alay etmek için şu cümleyi kurmuştur: "*Altıncı daire âzâları, tozdan daireyi görüp de mahall-i memuriyetlerine doğruca gelebilmeleri için Daire'den her cihete birer ip uzatılmaya mecbûr olunacaktır.*"[394]

Ağzı açık bırakılan kuyular yüzünden, özellikle gece vakitlerinde kazalar meydana gelmekte ve insanlar yaralanmaktadır. *Tiyatro,* bu durumla alay etmek için şu cümleyi yayımlar:

> "*Gece vakti Pangaltı civârından geçer iken ağzı açık kuyuya düşmekten hasıl olan kafa ve göz patlamasına (...) matbaamızda tedavi olunmakta bulunduğundan bu misillü hastaların veyahut hasta olmak isteyenlerin matbaamıza müracaatlarını ve bu hastalıkların şu günlerde kesreti cihetle fiyatça ucuzluk arayanların abone dahi olabileceklerini îlân ederiz.*"[395]

Kaldırımların[396] eskiliği nedeniyle oluşan çukur ve tümsekler ise İstanbullular için ayrı bir eziyet hâlini alır. Buralardan geçen insanlar düşmemek için yoğun çaba sarf ederler ve binbir zahmetle kaldırımdan geçerler. Fakat hayvanlar insanlar kadar şanslı değildir ve onların işi insanlardan çok daha zordur. *Tiyatro* gazetesine geldiği belirtilen bir okuyucu varakasında, Bahçekapısı Karakolhanesi'nin önündeki sokağın ne halde olduğu şöyle anlatılmıştır:

---

394 **Hayâl,** nr. 57, 25 Nisan 1874, (13 Nisan 1290), s. 3.
395 **Tiyatro,** nr. 19, 3 Haziran 1874, (22 Mayıs 1290), s. 3.
396 "*1850 yılından itibaren, kaldırım kelimesi, ilk defa, yaya kaldırımı anlamında kullanılmaya başlamıştır. Eldeki belgelerde kaldırım ve yolların tamiri ile ilgili ibareler bunu açıkça ortaya koymaktadır. Bununla beraber, kaldırım ve yol inşa eden kimselere kaldırımcı denilmekte devam edilmiştir. 1848 yılında İstanbul'da yapılan büyük bir inşa faaliyetinden sonra, yapılması düşünülen her türlü yol ve bina inşaatının 1848 tarihli ebniye nizamnâmesi ile tanzim edilmesi düşünülmüştü. Yolların inşa masrafları bundan böyle bütçede ayrılan 'kaldırım tertibatı'ndan ödenmeye başlanmıştı.*" Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar,** Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir, 1984, s. 54.

> "*Bahçekapısı Karakolhânesi'nin önündeki sokağın kaldırımlarının eskiliği cihetle hâsıl olan çukur ve tümseklerden düşmeksizin geçmek muhâlleşmeye başladığı misillü hele hayvânat için mezkûr sokak bir girdâb-ı belâ haline varmıştır. Çünkü insanlar geçerler iken bin destur on bin besmele söyleyerek mehmâemken kendilerini vikâye etmekte iseler de bîçâre hayvânlar başlarına geleceği hissedemeyip düşüp düşüp yerlere kapanmakta ve bu sebeple hakîkaten insanın rikkat-i kalbini celb edecek bir sûrette zahmdâr olmaktadırlar. Bu sokağın tamir ve tanzimi hakkında Basîret gazetesi birkaç – yok beş on- kereler ihtârlar yazmış ise de*[397] *bir tesiri görülemediğinden Şehremanet-i behiyyesinin tekrâr merhamet ve âtfetini istirhâma mecbûr kaldık.*"[398]

Açık kuyular, oluşan çukur ve tümsekler yüzünden sokaklar kötü bir hâle gelmiştir, bunun üzerine 1874 senesinin Ekim ayında kaldırımlar da sökülür. Zaten normalde tehlikeli olan, sakatlığa davetiye çıkaran sokaklar, geçilmez duruma gelmiştir. Şehzadebaşı, bu sokaklara sahip yerlerden sadece bir tanesidir: "*Ramazan-ı şerîf münâsebetiyle kaldırımların sökülmesine bed' olundu. Sokaklar geçilmez haldedir.*"[399] Ramazan ayının gelmesi nedeniyle sökülen kaldırımlar yüzünden gelip geçenler rahatsız olmaktadır. Sadece Şehzadebaşı değil, Vezneciler de aynı durumdadır. Bu girişim yüzünden kaldırımcılar ile halk karşı karşıya gelmiş ve kavga etmiştir. Kavga sonunda yaralananların bile olduğunu, bize yine *Hayâl* haber verir:

---

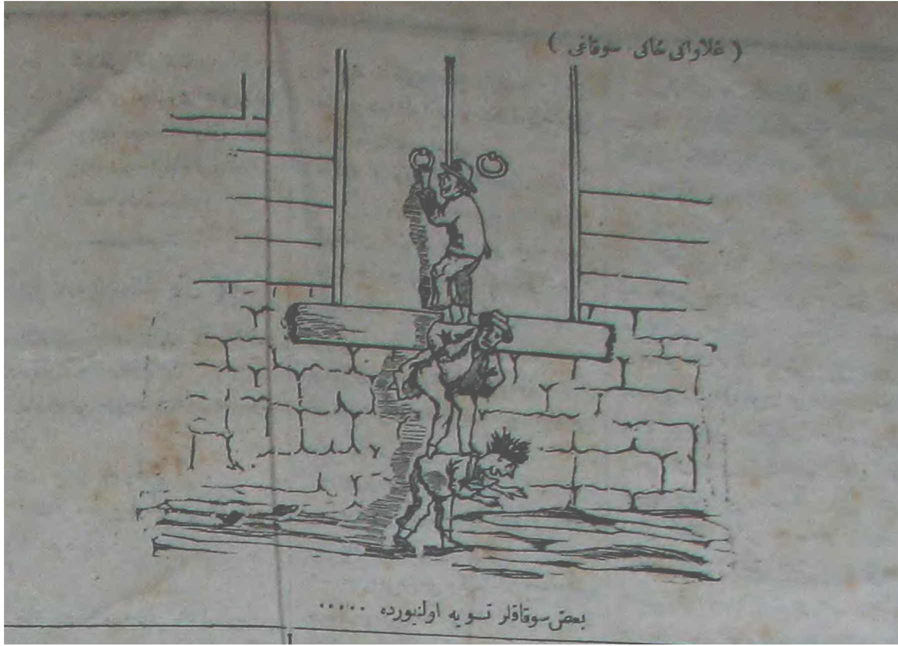
[397] Basiret gazetesinin yazdığı uyarı yazılarından biri şu şekildedir: "*Evvelleri İstanbul'un bazı mahallerinde yağmur yağdıkça sellerden geçememekte iken muahharen o mahaller tevsi ve tanzim olunduğundan, alelhusus Bahçekapısı civarı nazar-ı ehemmiyete alınarak tesviye kılındığından, bu misillü rahatsızlıktan kurtulacağı ümit olunurdu. Hâlbuki dünkü gün ve bundan evvelleri yağan yağmurlardan Bahçekapısı'nda karakolhanenin önünde göl gibi su teraküm ederek, kimseye geçit vermedi. Çoluk çocuk, karı, erkek onar yirmişer paraya hamalların arkasında geçti. Bunu yazmaktan murad-ı âcizânem, herkesin para ile geçtiğini meydana koymak değil ancak mahal-i mezkûr, yazın böyle geçit vermediği hâlde kışın bittabi mürur ve ubûrca müşkülâtı mucip olacağından ve her ne kadar on para ücret bir şey değil ise de hamalların arkasında geçmeyi gönül hoş görmediğinden, kış gelmezden evvel bunun çaresine bakılsa ahali hakkında pek hayırlı olacağını bildirmektir. Bunun çaresi de orası denize yakın olduğundan kırk adım kadar bir lağım yapmaktır. Zannederiz ki şu rahatsızlığın def'i için Şehremaneti-aliyyesi bu kadar masrafı diriğ etmez.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 440.

[398] **Tiyatro,** nr. 21, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 2-3.

[399] **Hayâl,** nr. 108, 17 Ekim 1874, (5 Teşrinievvel 1290), s. 3-4.

"Murûr u ubûr edenlerle kaldırımcılar[400] *beyninde azîm bir muhârebe zuhûr ederek bir iki mecrûhtan mâadâ hamd olsun bir gûne telefât vukû' bulmaksızın asakir-i zabtiye-i şahânenin ikdâm u gayretiyle önü alınmıştır.*"[401]

Sokakların yayaların gelip geçmesine elverişsiz olması, gazetelerin ısrarla üzerinde durdukları bir konudur. Öyle ki düzeltilen sokaklar, daha beter hâle gelmekte ve insanlar evlerine girmekte güçlük çekmektedirler. Sokakların tesviye işleminden sonraki durumunu yansıtan karikatürlerden biri de *Tiyatro*'nun 1. nüshasında görülür. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Bazı sokaklar tesviye olunuyor da..."



Resim-15 Tiyatro, nr. 1, 1 Nisan 1874, (20 Mart 1290), s. 4.

---

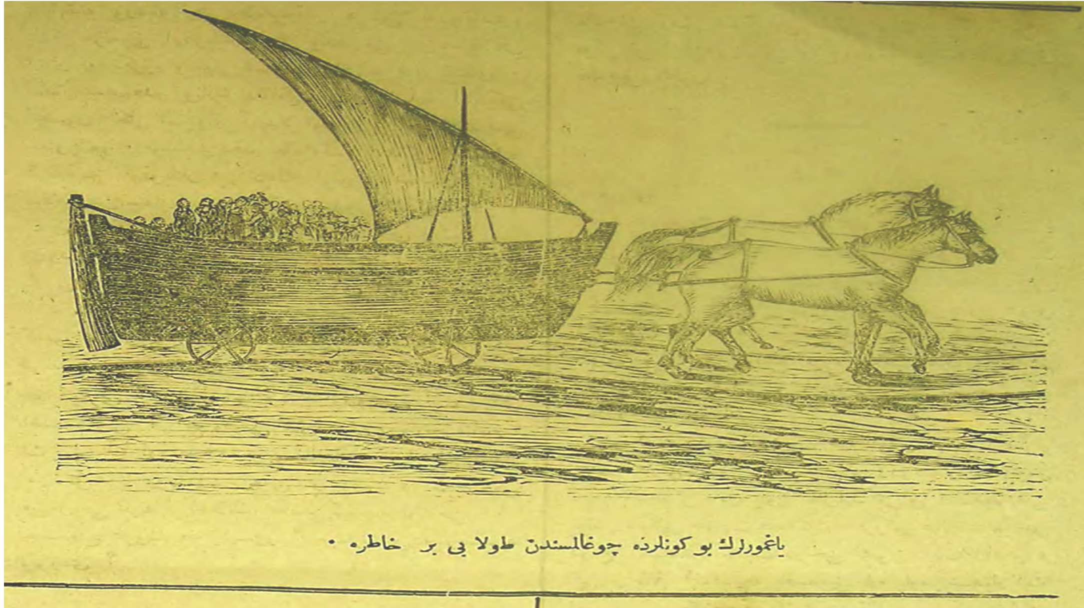
[400] "*Kaldırımcılık yapan esnafın ismi olan kaldırımcılık, bugünkü anlamdaki gibi yaya kaldırım yapımı ile değil, esas yolun kendisi ile ilgilidir. Kaldırım toprak zemine taş döşemek sureti ile yapılan yol demektir. Türk belgelerinde son dönemlere kadar kaldırım ve kaldırımcı kelimeleri birlikte kullanılmıştır; bununla yol ve yolu yapanlar anlatılmak istenmiştir. Aslında belgelerde, yaya kaldırımı ile araba geçen kaldırım arasında bir ayırım yapılmıştır. Ancak, böyle bir ayırım yapılmadığı zaman, genelde, arabaların geçtiği yol kastedilmiştir.*" Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar,** Derleyen: Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay., İzmir, 1984, s. 28.

[401] **Hayâl,** nr. 111, 28 Ekim 1874, (16 Teşrinievvel 1290), s. 3.

İstanbul sokaklarını muntazam bir hâlde görebilmek ise *Latife*'ye göre ancak rüyada mümkündür:

> *"Geçen gece yatağa yatıp yarı uyur uyumaz hayâlimde gûyâ İstanbul'un içini dolaşıyor imişim. Sokakların her tarafı temiz ve muntazam ve Balık ve Tavuk Pazarları Caddesi ve daha buna mümâsil yolların çamur ve pislikleri kalmadıktan başka tamir olunup şose halinde mükemmel olmuş ve gaz fenerleri yanarak ortalığı güneş gibi gündüze benzetmiş ve zikr olunan Balık ve Tavuk Pazarı sokaklarında bağırıp çağırmak gibi rezâletlerden eser kalmamış (...)*"[402]

Yağmur yağdığı zamanlarda ise sokak ve caddelerde yürümenin imkânı yoktur. *Hayâl,* İstanbul'un bu sorununu dile getiren bir karikatür yayımlama gereği duyar. 194. nüshasında karşılaştığımız karikatürün altında şu cümleye yer verilir: "Yağmurların bugünlerde çoğalmasından dolayı bir hatıra."



Resim -16 Hayâl, nr. 194, 11 Eylül 1875, (30 Ağustos 1291), s. 4.

[402] **Latife,** nr. 20, 29 Ekim 1874, 17 Teşrinievvel 1290, 19 Ramazan 1291, s. 3.

Yağmurla beraber sokaklar birer nehre dönüşür. *Hayâl,* bu durumla alay etmek için, "Bir Gün Gelecek ki" başlığını taşıyan yazıda, şu mizahî tahminde bulunur: "*İstanbul sokaklarında dahi Venedik ve İzmir gibi sokaklarda kayıklarla gezilecek.*"[403] *Tiyatro,* yağmur sularının mahvettiği Karaköy'den kolaylıkla insanların geçebilmesi için bir teklif getirir. Teklife göre İstanbullular, arabaların üzerinden yürüyerek geçmelidir. Bunu bir karikatürle anlatan gazete, 77. nüshasında yayımladığı karikatürün altına şu cümleyi yazar: "Karaköy'den suhûletle geçmek için verilen karar."

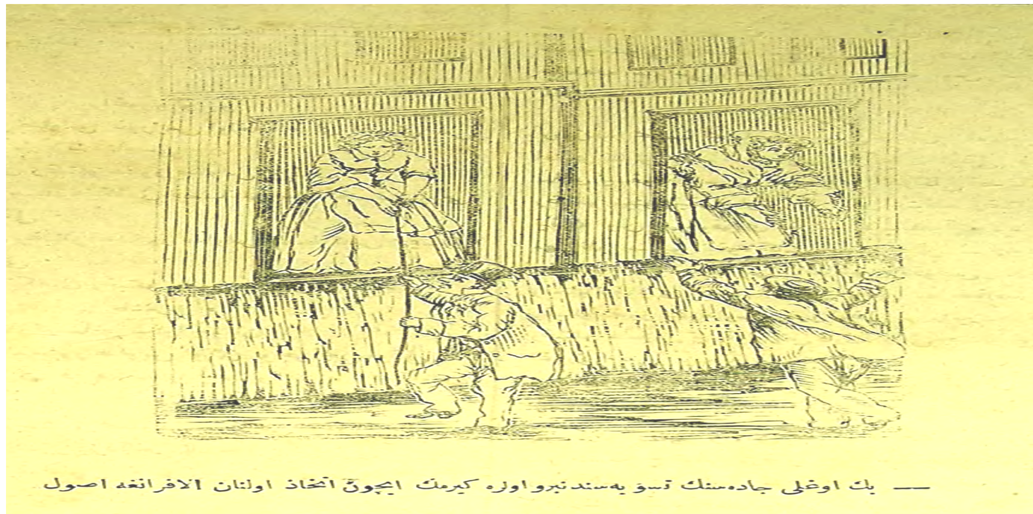


Resim -17 Tiyatro, nr. 77, 20 Mart 1875, (12 Safer 1292), s. 4.

Sokak ve caddeleri tesviye etmeye; yani düzeltmeye kalkışan yetkililer, yolları daha beter bir hâle sokarlar. Beyoğlu Caddesi'nin tesviyesinden sonra ne hâle geldiği, *Hayâl* tarafından bir karikatürle gösterilmiştir. 230 numaralı nüshada görülen karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Beyoğlu Caddesi'nin tesviyesinden beri evlere girmek için ittihâz olunan alafranga usûl."

---

403 **Hayâl,** nr. 121, 2 Aralık 1874, (20 Teşrinisani 1290), s.4.



Resim -18 Hayâl, nr. 230, 18 Aralık 1875, (6 Kanunuevvel 1291), s. 4.

Hayâl, ileriki sayılarında alayının dozunu biraz daha artırır ve sokakların deniz haline dönüştüğünü anlatabilmek adına mizahi bir yazı yayımlar. Yazıda anlatılanlara göre, Üsküdar'da bulunan Uncular Sokağı, yol sorunları nedeniyle, artık bir denizdir ve vapur kumpanyaları bu denizde; yani sokakta vapur işletebilmek için yarışa girmişlerdir. Karada seyreden omnibüs arabaları ise bu işe itiraz etmektedir:

> "*Geçenlerde tramvay idaresinden Asya-yı Sagîr'de vaki Üsküdar şehrine gönderilen zümre-i mühendisînden bir zâtın irsâl etmiş olduğu tahrîrât mealine nazaran şehr-i mezkûrda Uncular Sokağı nâm nahalde bir bahr-i cesîm keşf eylediğinden bunun ahvâline mutâbakat etmek üzere nâmının mahal-i sıhhat okyanusu tesmiye olunduğu ve bu havadis Galata borsasına aks eder etmez Şirket-i Hayriye ile Azîziye İdâresi bahr-i mezkûrda vapur işletmek için yekdiğeri ile rekâbete kalkıştıkları ve Üsküdar Omnibüs Şirketi dahi Uncular Sokağı'nın deniz olmasından dolayı araba işletemeyeceğinden tazminat davasına kıyâm edeceği söylenmektedir.*"[404]

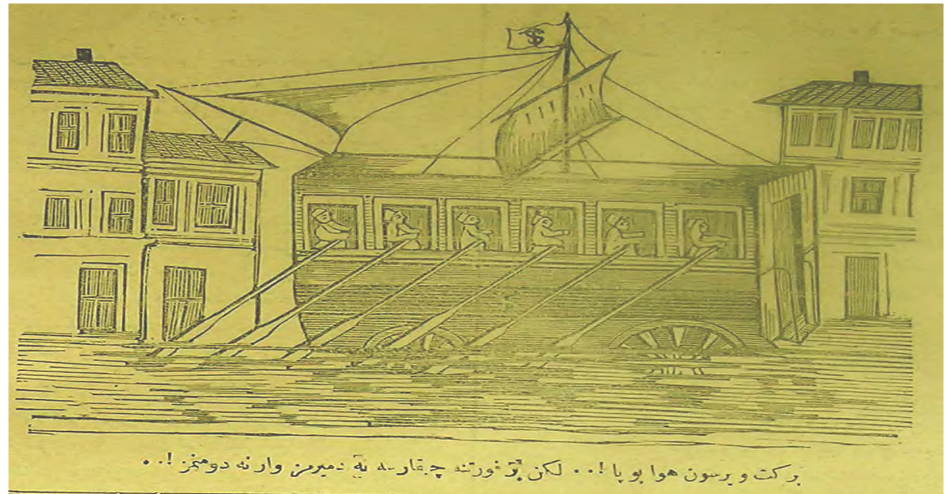
[404] **Hayâl,** nr. 123, 9 Aralık 1874, (27 Teşrinisani 1290), s. 2.

Yağmur yağışının ardından deniz hâline dönen sokak ve caddeler, fazlasıyla bakımsızdır. *Hayâl* gazetesine göre, kışın Beyoğlu konaklarından balık tutmak mümkündür. Yolların yağmur sonrası denize dönüşmesini bir karikatürle gösteren gazete, 25. nüshasındaki karikatürün altında şu ifadeyi kullanır: "Yazın Boğaziçi yalılarında balık...Kışın Beyoğlu konaklarında..."



Resim -19 Hayâl, nr. 25, 28 Ocak 1874, (16 Kanunusani 1289), s. 4.

Hayâl, yağmurların ardından deniz hâline dönüşen sokakları, karikatürlerle sayfalarına yansıtmaya devam eder ve 27. nüshasında yayımladığı aşağıdaki karikatürle, yetkilileri eleştirir. Karikatürün altında şu cümleye yer verilmiştir: "Bereket versin hava pupa!.. Lakin bir fırtına çıkarsa ne demirimiz var ne dümenimiz!"



Resim-20 Hayâl, nr. 27, 4 Şubat 1874, (23 Kanunusani 1289), s. 4.

Bir başka karikatür ise *Tiyatro*'nun 78. nüshasında görülür: "Yağmurlu havalarda sokaklardan kolay geçmenin yolu."



Resim 21 Tiyatro, nr. 78, 27 Mart 1875, (19 Safer 1292), s. 4.

Tiyatro, deniz hâline dönüşen sokakları karikatürlerle eleştirmeye ve alay etmeye devam etmiştir. 79. nüshada ise iki adamın ayaklarının altlarına aldıkları kayıklarla, yüzmeye veya yürümeye çalıştıkları görülür: "Ulan işte bak ki biz bu usûl ile yürümeye alışırken yağmur dindi."



Resim -22 Tiyatro, nr. 79, 31 Mart 1875, (23 safer 1292), s. 4.

Yetkililer, işlerini yarım yamalak yaparak, derhâl ayrılmanın çaresine bakarlar. Mesela, su yolu ve lağım açmak maksadıyla gidilen bir sokak ya da cadde, iş tamamlandıktan sonra düzeltilmeyip olduğu gibi bırakılır. Bu ve bunun gibi sorunlar karşısında sürekli şikâyetçi olan ve yazılar kaleme alan *Hayâl,* temennilerini "Bir Gün Gelecek ki" başlıklı metinde dile getirme gereği duyar:

> "*Su yolu ve lağım açılan caddelerin kaldırımları yüz üstü bırakılmayıp derhâl tesviye olunacak. Kaldırımları yapılan sokaklarda kalan bakiye taşlar sokak ortalarında küme küme yığılarak birer ada şeklini kesb ederek mürûr u ubûra mani' olmamak üzere derhâl kaldırtılacak. Kışın sokaklarda tecemmu' eden çamurlar yazın toz haline girip de halkın gözlerini çıkarmamak için cami duvarı ve dar sokak aralarına yığılmayıp Şehremaneti arabaları marifetiyle denize dökülecek. Şehremâneti arabaları kendi memuriyetlerinin caddelerdeki çamur ve süprüntüleri sokak aralarına dökmek olmayıp illâ denize götürmek olduğunu anlayacaklar* "[405]

İstanbul sokaklarını çamurdan kurtarmak için girişimde bulunmayan Şehremaneti, her zaman mizah gazetelerinin hedefi hâline gelmiştir. Hele ki eğlence mahalleri konusunda, buraların çamurdan arındırılmasında daha hassas davranması gereken yetkililer, vurdumduymazlıklarını sürdürmeye devam ederler. *Hayâl,* onların görevlerini tam manasıyla yerine getirdikleri taktirde her şeyin daha farklı olacağı inancındadır. Şehzadebaşı, çamur yüzünden insanların iyice eğlenemedikleri bir yer hâline dönüşmüştür:

> "*Gece, buraları pek eğlencelidir. Hayâl, meddah, orta oyunu cümlesi mevcûd lâkin gelenler için çamura batıp boğulmak korkusu olmasa kalabalık daha ziyâde olacak gibi anlaşılıyor.*"[406]

---

[405] **Hayâl,** nr. 123, 9 Aralık 1874, (27 Teşrinisani 1290), s. 3.
[406] **Hayâl,** nr. 125, 16 Aralık 1874, (4 Kanunuevvel 1290), s. 4.

Latife'nin verdiği bir haberden, çamura batıp da boğulma tehlikesi geçirmenin olağan bir şey hâline geldiğini anlıyoruz; çünkü habere göre bir sarhoş "çamur deryâsı"na düşmek sûretiyle boğulmuştur:

> "*Bu gece iki sarhoşun sokak ortasında esnâ-yı münâzaalarında birinin kazâen ayağı kayarak çamur deryâsına düşmüş ve her ne kadar çalışılmış ise de çâre-yi tahlîsi bulunmayarak gark u nâ-bedîd olmuştur.*"[407]

İstanbul sokak ve caddelerinde fazlasıyla çamur vardır. Üstelik bu çamurlar sadece kötü ve arkada kalmış yollarda değil, en birinci ve düzgün olan yerlerde bile görülebilmektedir. İstanbullular çamura alışmıştır, ancak ondan bir an evvel de kurtulmak isterler. Paris'ten geldiği belirtilen bir haber, *Hayâl* gazetesini heyecanlandırmaya yeter. Çünkü alınan bilgiye göre, Paris'te bir şirket İstanbul'a gelip, sokak ve caddelerdeki çamurları toplayacak, ardından da satacaktır:

> "*Paris'ten gelen mevsûk haberlere göre orada bir şirket teşekkül ederek Paris'in çamurlarını altı yüz bin franka mübâyaa eylemiş ve karîben İstanbul'da dahi bir şube açacak imiş. İstanbul'da niçin şube açacak? Paris'ten aldığı çamurları burada mı sarf edecek? Yazık edeceği masarife! Burada onun hiç revâcını bulamaz hem de bizim çamurlarımız kifayet etmiyormuş gibi başımıza bir de Fransız çamuru mu çıkaracak? Bir o kaldı idi! Yok eğer merâmı İstanbul'un çamurlarını da mübâyaa etmek ise bütün şehir şöyle dursun en birinci ve muntazam yollarımızın beherinde altı yüz bin frank değil altı yüz milyon liralık çamur var.*"[408]

Hayâl, İstanbul'daki çamurun ne kadar fazla olduğunu okuyucularına gereği gibi anlatabilmek adına, çamur kelimesiyle okyanus kelimesini bir arada kullanmaya gayret eder. Çünkü, sokaklardaki çamur nehir, deniz gibi kelimelerle değil, ancak

---

[407] **Latife,** nr. 26, 16 Aralık 1874, 4 Kanunuevvel 1290, 6 Zilkade 1291, s. 4.
[408] **Hayâl,** nr. 134, 16 Ocak 1875, (4 Kanunusani 1290), s. 3.

okyanus sözcüğüyle ifade edilebilecek bir şekildedir. Üstelik her gün bu okyanustaki çamurlarla baş etmek zorunda olan halk, vapur kaptanları kadar maharetlidir:

> "*Hasbe'zzarûre her gün Unkapanı'ndan gelip geçmekte olan zevât çamur okyanusundan geçmek için kesb ettiği malumat-ı bahriyeleriyle Derûn-ı Köprü vapurlarının kaptanlarının malumât-ı bahrîsinden ne farkı vardır.*"[409]

Tiyatro gazetesi ise İstanbul çamurunu eleştirmek adına, diğer mizah gazetelerinden bir adım daha öne geçerek bir şiir yayımlama gereği duyar. "Çamur" redifli bu şiirde, İstanbulluların çektiği sıkıntılar dile getirilmiştir:

"*Yandı artık halk-ı âlem dâd elinden ey çamur*
Dizlere çıktın yeter feryâd elinden ey çamur
Bizde üst baş kalmadı berbâd elinden ey çamur
Bu figânı eyledik mu'tâd elinden ey çamur
Dâd elinden ey çamur feryâd elinden ey çamur

Bahusus Tophane'den Feyziye ol arası
Anda batmış çamura nice ciğerler pâresi
Ol karanlık yolda hiç var mı bu derdin çâresi
Yâresi işler önlemez bu çamurun pası
Dâd elinden ey çamur feryâd elinden ey çamur

Ey çamur söyle kime senden şikâyet edelim
Gayrı tanzîfâta istirhâma bâr mı gidelim
Kalmışız murdar elinde ey çamur biz nidelim
Şoseni def' etmeye ayâ ne tedbîr edelim
Dâd elinden ey çamur feryâd elinden ey çamur"[410]

---

[409] **Hayâl,** nr. 138, 30 Ocak 1875, (18 Kanunusani 1290), s. 3-4.
[410] **Tiyatro,** nr. 66, 6 Şubat 1875, (25 Kanunusani 1290), s. 2.

Özellikle Taksim caddesi, çamur konusunda kendini aşmış durumdadır. Bu caddeden geçmek isteyen insan ve hayvanlar, ister istemez bu "çamur okyanusu"nda boğulmaktadırlar. İnsanlar bir şekilde kurtarılsa da olan hayvanlara olmaktadır; çünkü onlar daha zor koşullar altındadır:

> "*Bugün birkaç kişi ile bazı beygirler çamur okyanusuna gark olduklarından halasları için epeyce gayret edilerek insanlar, dalgıçlar vasıtasıyla kurtarılmış ise de fakat beygirler yüzerek güç hâl ile kurtulmuşlardır. Bir şirket teşekkül ederek yakında buraya mahsus bir dibe vapuru götürüleceği söylenmekte ve bir vapurun bu kadar kalabalığa tâb-âver-i takât getiremeyeceği derkâr bulunduğundan şimdilik iki adet olmasını dahi herkes arzu ediyor. Lakin çamur okyanusu ahâliden geçmekte oldukları hakâretten dolayı bir protestonâme mahalline takdîm edecekler imiş mezkûr protestonamenin sûreti elimize geçtiği vakit gelecek hafta gazetemizle beyân ederiz.*"[411]

Taksim Caddesi ile çamur öylesine özdeşleşmiştir ki burada bir "çamur okyanusu"nun bulunuyor olması şaşkınlıkla karşılanmaz; fakat caddede bulunan çamurlar güya durumdan şikâyetçidir. *Tiyatro* gazetesinin yayımladığı ve Taksim Caddesi'ndeki çamur okyanusunun ağzından yazılmış bir protestonâmede duruma açıklık getirilmiştir. Protestonâmede anlatılanlara göre, bütün suç çamurları caddeden kaldırmayan yetkililerdedir:

> "(…) *Ez an-cümle her nasılsa vaktiyle rûzgârın elinden kurtulmak için esnâ-yı muhâcememizde Taksim Caddesi'ne bir haylimiz tecemmu' eylemiş idik. Şimdi orada çamur olarak kaldık. Bizi lutfen kaldırıp def' eden yok. Bizse ekseriya yolcular yatıp kalıyor, dalgıçlar vasıtasıyla bizden halâs olur, beygirler sakatlanıyor, arabalar kırılıyor. Biz bunlardan envâ-yı düşnâmî işitip hayrette kaldığımızdan ve halbuki bizim orada bulunduğumuz reyimizle olmadığından bizi ne tarafa kaldırdılar da*

[411] **Tiyatro,** nr. 67, 10 Şubat 1875, (29 Kanunusani 1290), s. 1.

biz gitmedik. Bizi oradan kaldırmadığınız için protesto ederiz. Buraya çamur okyanusu tesmiye ettiniz. Dalgıçlar vasıtasıyla kurtulan esnafları gazeteler îlân eylediler. Şu hâlde nâ-yâb olarak bizi oradan münasip bir mahalle def' edilerek marrîn ve âbirîn rahatça güzâr eylemesine müsaade buyurulmaz ise (böyle giderse şüphe yok ya) ne diyelim heman insanlar bâkî yâd."[412]

Artık Taksim Caddesi ifadesi kullanılmaz, onun yerine "çamur okyanusu" tercih edilir. Ancak çamurla başı belâda olan tek yer Taksim değildir. Üsküdar, Bağlarbaşı da "çamur okyanusu" tabirini hak edecek bir düzeye gelmiştir. Üsküdar'ın ağzından yazılıp yayımlanmış bir telgrafta bu duruma şöyle değinilmiştir:

"*Ya hu gazeteciler, Taksim Caddesi'nde olan bir küçücük çamuru okyanus tesmiye eylediniz. Acaba beni göreseniz ne tesmiye edeceksiniz. Üsküdar iskelesinden bir kere Çamlıca'ya çık da gör...*"[413]

Yine de Taksim Caddesi, mizah gazeteleri tarafından ısrarla çamur konusunda ön plâna çıkarılan bir durumdadır. İstanbullular, caddedeki çamurdan o kadar bezmişlerdir ki kendilerince çareler aramaya başlarlar. *Tiyatro*'nun paylaştığı mizahî bir habere göre, tuğlacı esnafı, bu işe baş koymuş ve çamurlardan kiremit yapabilmek için imtiyaz istemişlerdir:

"*Tuğlacı esnafı buradaki çamurlar için imtiyaz istiyor. Ne dersiniz buna yok demeyelim de ucuz kiremit alıp tramvay arabalarının üzerine yağmurdan barınmak için döşeyelim mi?*"[414]

Gazetelere göre, çamur okyanusunda veya nehrinde vapur, kayık, sandal gibi vasıtalar kullanılsa yeridir. Ancak, kimi zaman bu araçlara gerek kalmadan da

---

[412] **Tiyatro,** nr. 68, 12 Şubat 1875, (31 Kanunusani 1290), s. 2-3.
[413] **Tiyatro,** nr. 69, 16 Şubat 1875, (10 Muharrem 1292), s. 2-3.
[414] **Tiyatro,** nr. 77, 24 Mart 1875, (16 Safer 1292), s. 3.

insanlar bir yandan diğer yana geçebilmektedir. Bu ise ancak bu "çamur nehri"nin buz tutmasıyla mümkündür:

> "*Beyoğlu'ndan gelen yolcuların rivâyetine nazaran sokaklardan cereyân eden çamur nehri bugünlerde biraz buz bağlayıp kayık ve sandalsız dahi bir taraftan diğer tarafa mürûr etmek mümkün oluyor imiş.*"[415]

"Çamur okyanusu"na batanlar sadece insanlar değildir, aynı zamanda eşyalar ve hayvanlar da çamura batmaktadır; fakat sonuçta bu durumdan muzdarip olan hep İstanbullular olur. Balat Caddesi'ndeki "çamur okyanusu"na batan bir araba haberi, *Latife*'de karşımıza çıkar:

> "*Balat Caddesi'ndeki eşya yüklü bir arabanın çamur okyanusuna gark olduğu ve eşyaların sâhibi, arabacıdan eşyâlarını ve arabacı dahi merkumdan öküzlerini dava etmekte bulundukları Balat'tan vapur ile gelen yolcuların rivâyetindendir.*"[416]

İstanbul sokaklarında bu kadar çok çamur olmasının tek nedeni yağmurlar değildir. Sokak ve caddeleri tozdan kurtarmak adına, sürekli yollar sulanmaktadır. Yolları sulamakla görevli kişiler, kimi zaman işlerini abartmakta ve fazla sulama yapmaktadırlar. Bu ise mevcut tozların çamura dönüşmesine sebep olur:

> "*(...) yollar günde birkaç kere sulanacak olsa bile bu sıcaklarda çabucak kuruyup toz eksilmeyecek ve aleddevâm sulanacak olursa toz yerine çamur hâsıl olup yayan yürümek mümkün olamayacaktır.*"[417]

Sulamayı çokça yapan görevlilerle alay eden bir karikatür ise *Tiyatro*'nun 8. nüshasında görülür. Karikatürün altında şu cümle yer alır: "Şu rahmete göre bu sene insan mahsulünde pek çok bereket olacağında şüphe yoktur."

---

[415] **Latife,** nr. 1, 3 Nisan 1875, 22 Mart 1291, 26 Safer 1292, s. 1-2.
[416] **Latife,** nr. 7, 17 Nisan 1875, 5 Nisan 1291, 11 Rebiülevvel 1292, s. 1.
[417] **Hayâl,** nr. 152, 5 Haziran 1875, (24 Mayıs 1291), s. 4.



Resim -23 Tiyatro, nr. 8, 25 Nisan 1874, (13 Nisan 1290), s. 4.

Tozların çamura dönüşebilmesi için ya yağmur gereklidir ya da görevlilerin yolları fazlaca sulaması. Ancak bazen yağmur yağmadığında, yetkililer de yolları sulamadığında, etraf toz toprağa keser ve bu tozları kaldırma işi rüzgâra kalır. Rüzgâr, "toz okyanusu"ndan kurtulmada insanlara yardımcı olmaktadır. Taksim Caddesi'ni içinde bulunduğu tozdan kurtarabilen tek unsur rüzgârdır:

> "*Burada dünkü gün toz okyanusundan çekilen mühimme-i meşakkat tarif olmaz bir derecededir. Lakin akşamüzeri o rüzgârın dağ tarafından püfür püfür esmesinden dolayı insanlara yeniden hayat bahş ediyor.*"[418]

Hayâl gazetesine gelen bir okuyucu varakasında, Beyoğlu'ndaki tozların kalkmasından duyulan memnuniyet dile getirilmiştir. Ancak okuyucu, tozları Altıncı Daire'nin kaldırdığını sanmaktadır. Gerçek ise başkadır:

> "*Bu varakayı yazan zâtın galiba Beyoğlu'na gittiği yok. Çünkü tozların toprakların kalktığını bilmiyor. Ama toprakları Daire kaldırmıyormuş da ruzgâr kaldırıyormuş. Ne beis var maksat tozun toprağın kalkması değil mi? Öyle de olsa kalkıyor öyle de olsa kalkıyor.Artık ruzgârın göreceği bir işi Daire'den beklemek reva-yı Hakk değildir.*"[419]

---

[418] **Latife,** nr. 31, 16 Haziran 1875, 4 Haziran 1291, 13 Cemaziyelevvel 1292, s. 1-3.
[419] **Hayâl,** nr. 160, 24 Haziran 1875, (12 Haziran 1291), s. 3.

Yağmurun yağması bile İstanbul sokaklarındaki tozların ortadan kalmasını sağlamaz. Bu ise gazetelerin anlam veremediği bir durumdur: "*Yağmur yağdı yine İstanbul halkı tozdan kurtulamadı. Niçin?*"[420]

Daire, Cadde-i Kebîr'e diğer caddelerden daha fazla ihtimam gösterdiği gibi, göz önünde olan başka caddelere de aynı şekilde özen göstermiştir. Yazın, buralarda toz olmaması için sürekli yolları sulattıran Altıncı Daire, aynı özeni, bakmakla yükümlü olduğu diğer mahallere göstermez. Bu durum ise *Hayâl*'in dikkatinden kaçmaz:

> "*Suâl-Altıncı Daire, Tophane'den Dolmabahçe'ye ve Taksim önünden Galatasaray'ına kadar caddeyi sulattırıyor da sâir mahalleri niçin sulatmıyor?*
> *Cevâb-Başka mahalleri sulatmak memuriyetini yağmurlara ihâle buyurmuşlar da…*"[421]

Beyoğlu ve Taksim civarı, sürekli tozla anılan yerler hâline gelmiştir. Öyle ki insanlar, eğlenmek için Taksim'e gitmeye çekinirler: "*Eğlence istersiniz değil mi? Ama ne yolda istersiniz? Taksim'e çıkalım desek toz toprak belâsı var.*"[422] Taksim, Beyoğlu ve Galata civarı, sadece toz meselesiyle gündeme gelmez. İstanbullular için bir başka rahatsızlık kaynağı olan gürültü de buralarda fazlasıyla işitilmektedir. *Hayâl* gazetesine gönderilen ve Fatih'teki develerin çıkardıkları gürültüden şikâyet edilen bir varakaya, gazetenin verdiği cevap, Galata ve Beyoğlu'nda ne denli gürültü olduğunu gözler önüne sermektedir:

> "*Varaka gönderen zâtın medeniyetten hiç haberi yok. Beyoğlu'nda ve Galata'da oturmamış ki medeniyet alâmetlerini görsün anlasın. Vâkıâ oralarda deve yok ise de sabaha kadar sarhoşların ayyuka çıkmakta bulunan âvâze-i tahammül-fersâlarına çanların ihdâs etmekte oldukları*

[420] **Meddah,** nr. 30, 5 Temmuz 1875, (1 Cemaziyelahir 1292), s. 3.
[421] **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 3.
[422] **Hayâl,** nr. 172, 22 Temmuz 1875, (10 Temmuz 1291), s. 3.

ses nisbet edilirse beynelhumâdaki fark kolay anlaşılır. Galata ve Beyoğlu ahalisi buna sabrettikleri hâlde Fatih ahâlisinin artık sabırsızlık edip de iştikâya kıyâmları abes görünür."[423]

Şehremaneti'nin bazı anlam verilemeyen uygulamaları her seferinde gazete sayfalarında zikredilmiş ve belediye bu noktada uyarılmıştır. Anlamsız bulunan uygulamalardan biri de Şehremaneti'nin yağmurlu havalarda sokakları sulamaya kalkışmasıdır: "*Şehremaneti tanzifât dairesinin su arabaları ne vakte kadar yağmurlu havalarda sokakları sulamakta devâm edecekler?*"[424] Şehremaneti'nin anlam verilemeyen bu hizmetlerine karşılık olarak, İstanbullular bu belediyeye belli bir miktar vergi ödemektedir. Ancak, İstanbul'da yaşayan halk devlete bu vergiden başka vergi ödemez. İstanbul dışında yaşayanlar ise her türlü vergiden sorumludurlar. Buradaki haksızlığa tahammül edemeyen *Hayâl*, "*İstanbul ahalisinin taşralılarla beraber devlete vergi verdiğini (Şehremaneti'ne verdikleri vergi dâhil-i hesâb olmamak şartıyla) acaba Allah bize gösterecek mi?*"[425] diyerek tepkisini ortaya koymuştur.

Hayâl gazetesinin Altıncı Daire'ye dair umutları bir gün yeşerir ve daire yavaş yavaş düzelmeye başlar. Şimdiye kadar Altıncı Daire'yi hep olumsuz ifadelerle anan *Hayâl,* ilk defa olarak daire hakkında teşekkür mahiyetinde bir yazı yayımlamıştır. Daire, ilk defa 1877 senesinde olumlu bir şekilde anılır:

"*Altıncı Daire'nin geçen sene inşâ ettirmiş olduğu kaldırımların sûret-i imâlâtına dâir mühendis*[426] *Mösyö Rişor Viterbo'nun her gün vermekte olduğu raporların birer sûretinin dâire-yi mezkûre tarafından gazeteler vâsıtasıyla neşr edileceği beynennâs söylenmektedir. Dâire'nin işlerini*

---

[423] **Hayâl,** nr. 174, 27 Temmuz 1875, (15 Temmuz 1291), s. 3.
[424] **Hayâl,** nr. 253, 6 Haziran 1876, (25 Mayıs 1292), s. 4.
[425] **Hayâl,** nr. 264, 4 Temmuz 1876, (22 haziran 1292), s. 3.
[426] "*Mimar ve mühendisler padişahın onayı ile atanmaktaydılar. Maaşları hazineden verilmekteydi.*" Tarkan Oktay, **Osmanlı Devleti'nde Modern Belediyeciliğin Ortaya Çıkışı ve İstanbul'da Mahalli Hizmetlerin Yeniden Örgütlenmesi,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ömer Dinçer, İstanbul, 1998, s. 82.

evvelki gibi perdeler, istişârlar altında tutmayıp sûret-i aleniyyede iş görmeye başlaması mûcib-i teşekkürdür."[427]

2.2.4. Dilenciler[428]

İstanbul sokaklarında dilenerek geçimlerini sağlayan dilenciler[429], 1870'li yıllarda fazlasıyla kâr yapan insanlar olarak karşımıza çıkar.[430] Öyle ki çalışarak parasını kazanan orta halli bir İstanbulludan çok daha zengin olan bazı dilenciler[431], mizah gazetelerinin hayretle karşıladıkları kimselerdir. Bu işi bir sanat olarak gören

---

[427] **Hayâl,** nr. 316, 3 Şubat 1877, (22 Kanunusani 1292), s. 3.

[428] "*Dilencilik, geçim ve maişetine yetemeyen kimselerin insanlardan yardım talep etmesine dilencilik dendiği gibi bu işi yapana da dilenci, sail, geda, cerrar gibi isimler verilmektedir.*" Zeki Tekin, "Osmanlı Döneminde Dilencilik", **Osmanlı,** Cilt 5, Editör, Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ank. 1999, s. 570.

[429] "*Osmanlı sosyal hayatının bir gerçeği olarak dilenciler toplumda çok küçük de olsa bir kesim oluşturmakta ve devlete problem çıkardıklarından gündeme de gelmekteydiler. Özellikle 16. yüzyıldan itibaren dilencilerin sayısı hızla artarken, devletin sıkı denetimine ve takibatına maruz kalmaya başladılar. 19. yüzyıl ise, dilenciliğin kökünün kazınması için köklü reformların yapılmaya çalışıldığı fakat tam da başarılı olunamadığı bir yüzyıl olmuştu. Osmanlı Devleti'nde dilenciler bir lonca çatısı altında teşkilatlandırılmaya çalışılmıştı. Şer'an dilenmesinde bir sakınca olmayanlara devlet tarafından dilenebileceklerini gösteren dilenci tezkiresi adıyla bir belge veriliyordu. Dilenci tezkeresi verilen dilenciler ayrıca dilenci defterlerine de kaydedilirlerdi. Defterlerin aslı kadılıklarda olduğu gibi bir sureti de subaşılarında bulunurdu. Dilenci defterlerine, dilencilerin hangi millete mensup olduğu, ne zamandır dilencilik yaptığı ve sağlık durumunun nasıl olduğu hakkındaki bilgiler kaydedilirdi. Ama dilenci tezkiresi almak zamanla mafyalaşmanın da kapısını aralamıştı.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 342.

[430] "*İstanbul'da dilenciliği sanat ittihaz etmiş olanlar iki nev'idir. Nev'-i evveli daimî, nev'-i sanisi muvakkat dilencilerdir. Nev'-i evvele mensup olanlar yerli dilenciler olup, altmış yıl akdem icra olunan tahrîr-i nüfûsta Müslim ve gayrimüslim mikdâr-ı umûmîsi 2700 nefere baliğ olduğu anlaşılmıştır. Taşralı muvakkat dilenciler bu hesaba dahil değildir. Binaenaleyh mikdarı da gayrimuayyendir. Dilencilerin tarz-ı teseülleri muhtelifitr. Bir takımı kasidecidir. Mahalle aralarında, cami avlularında dolaşır, bülent avazıyla kaside ve maval okurlar. Gözlerinde âmâ olanlar, gözlüler yedeğinde gezerler. Bu körlerin münferiden gezenleri de vardır. Böyleleri âmâ olduklar halde İstanbul'un tenha ve cemiyetli sokaklarını tamamen bilirler. Gezerken bir dakika ağızları durmaz, muttasıl söylerler. Bu kasidecilerin ekserisi Arap'tır.*" Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, **Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, 3. Baskı, İstanbul, 2011, s. 53.

[431] "*İstanbul'da dilenciliğin kökeni kuşkusuz Bizans dönemine kadar uzanır. Bilineni 16. yy'da dilencilik, şehrin en büyük dertlerinden biri olmaya başlamıştı. 1568 tarihli bir fermanda Arap dilencilerin sağlıklı oldukları halde dilenerek halkı rahatsız ettikleri, bazılarının hasta kimseleri yanlarında dolaştırarak bazılarının ise ilahiler okuyarak dilendikleri belirtilmekte, bu durumun önlenmesi söylenilmektedir. 1574 tarihli bir başka fermanda ise, para kazanacak güçleri oldukları halde dilenen kimselerle mücadele edilmesi gerektiği, bu işle ilgili olarak da Şah Çavuş'un memur edildiği, dilenci kölelerin alınıp satılmasının yasak edildiği belirtilmiştir. 1759'da Kocaeli sancağı paşası ve İzmit kadısına gönderilen bir fermanda da İstanbul'da sağlam oldukları halde dilenen 43 kişinin kayığa konularak İzmit'e gönderildikleri, bunların muhtelif işlerde çalıştırılmaları ve kaçmalarının önlenmesi emredilmektedir.*" Uğur Göktaş, "Dilenciler", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 53.

ve ona göre değerlendirmesini yapan *Latife,* dilencilerin bir insana musallat olmasının sonuçlarını anlatırken mizahî bir üslûp kullanır. Gazeteye göre, dilenciler, fakir olmadıkları hâlde, dilenme ihtiyâcı duyan kimselerdir[432]:

> "*Dilencilik yani halktan para istemek şunu bunu dilemek, yanıp yakılmak nihayet dilenmek bir büyük sanat olup her olur olmaz adamın kârı değildir. Bu dilenciler boy boy olup büyüğü olur, küçüğü olur, sakallı sakalsızı, ellisi elsizi olur. Karısı olur, çocuğu olur. Hâsılı bir gürûhtur ki kovsalar gitmezler, dövülseler kaçmazlar, bir kere yapıştılar mı artık dert üstüne, murâd üstüne! İstedikleri şey –çoğu paradır- her ne ise verilip tahlis-i girîbân etmeli! Ama sakın zannolunmasın ki bu kere sahîhan muhtaç ve fakirdirler! Asla! Hemen ekserisi gayet zengin ve mütemevvil heriflerdir. Lakin ne yapsınlar ki başka bir iş bulamayıp dilencilik, arsızlık sanatını ihtiyar etmişlerdir. Sanat ayıp değil a.*"[433]

Her bakımdan oldukça rahat ve serbest olan dilenciler, vurdumduymazlıkları ile de ön plana geçmişlerdir[434]:

> "*-Dilencilerin sermayesi nedir?*

---

[432] "*Dilenci meselesi, 19. yüzyılda had safhaya ulaştı. Uzun süreli savaşlardan sonra kaybedilen topraklardan İstanbul'a gelenler bozuk olan sosyal yapıya daha da ağır bir yük oldu. Nüfusun giderek artmasına rağmen iş imkânlarının o nispette geliştirilememesi büyük bir işsizlik sorunu ortaya çıkarmıştı. Avrupa üretimi malların Osmanlı piyasasını kaplaması ile bununla rekabet edemeyen birçok küçük işletmenin de kapatılması İstanbul'daki işsizler ordusunun sayısını arttırmıştı. Tüm bu olumsuz atmosfer, İstanbul'da dilenciliğin hızla artmasına sebep oldu. Tanzimat dönemine gelindiğinde devletin kayıtlarında 2700 dilenci kayıtlı olmakla birlikte gerçek sayı bunun kat kat üstünde idi. Dilencilik patlamaya hazır bir bomba hâlini almıştı. İdareciler durumu kontrol altına almak için Dilenci Kethüdalığı'nı kurdular.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 350.

[433] **Latife,** nr. 9, 21 Eylül 1874, (9 Eylül 1290), s. 1.

[434] "*16. yüzyıldan itibaren devletin dilencilerle olan ilişkilerinde değişiklikler görülmeye başladı. Her gün farklı bölgelerden yüzlerce insan İstanbul'a akın etmeye başlamıştı. Bunların çoğu Celali isyanlarının yarattığı terör ortamından kurtulmak için çiftini çubuğunu satarak İstanbul'a gelen işsiz insanlardı. Durum böyle olunca İstanbul'daki dilenci sayısı da hızla arttı. Artık dilencilik önü alınması gereken sosyal bir problem olarak görülüyor ve yayınlanan fermanlarla kanunlara aykırı bir biçimde dilenenler engellenmeye çalışılıyordu.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 348.

-Yüz pekliği."[435]

Dilencilerin feryâdı ise *Latife* tarafından, İstanbul'da akşam olduğunun işaretleri arasında gösterilmiştir: "*İstanbul'da akşam olma emâreleri: Dilencilerin feryâdı.*"[436] Onların gerçekten ne kadar zengin olduklarını ise hırsızın, hırsızlık yapmak için dilencilerin evini tercih etmesinden anlamaktayız:

> "*Geçen gün Beyoğlu dilencilerinin kâhyâsı kendi madamasıyla teseül için İstanbul'a gittikleri esnâda hanelerine sarik girerek bir adet altın kordon ve üç altın saat ve iki çift küpe ve dört yüzük ve yirmi gümüş kaşık vesâir birtakım eşya sirkat olunmuş olduğu ve eşya-yı mesrûka cem'en iki yüz lira kıyyetinde olup müehhiren hırsızların biri derdest olunarak mezkûr kordon ile eşyanın birtakımı merkûmun üzerinde bulunduğu ve merkum dilenci kâhyâsı hanesine avdet ettikte bu eşyanın kendisine münasebeti olmadığından bunları nereden aldığı zabıta tarafından sorulmuş ise de merkum faize verdiği akçelere mukabil bunları rehin olarak aldığını beyan eylediği Bizantis gazetesinde görülmüştür. Görüyorsunuz a! Şimdiki halde kâr yalnız bu sanatta kaldı.*"[437]

Görüldüğü gibi, dilenciler aslında para istedikleri insanlardan çok daha zengin ve iyi durumdadırlar. Buna rağmen insanlar hâlâ onlara sadaka adı altında para vermeye devam ederler. Bunun yanlış olduğunu dile getiren *Hayâl,* "*Yağmacıların, dilencilerin, dilencilere sadaka verenlerin Allah insâfını artırsın.*"[438] diyerek tepkisini göstermiştir.

---

[435] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 3 Teşrinievvel 1290, 5 Ramazan 1291, s. 2.
[436] **Latife,** nr. 24, 27 Mayıs 1875, 15 Mayıs 1291, 21 Rebiülahir 1292, s. 1,3.
[437] **Hayâl,** nr. 151, 3 Haziran 1875, (22 Mayıs 1291), s. 3.
[438] **Hayâl,** nr. 296, 19 Eylül 1876, (7 Eylül 1292), s. 2.

2.2.5 Meczuplar (Çıplak Mustafa)[439]

1870'li yılların İstanbul'unda yaşayan ve meşhur bir meczup olan Çıplak Mustafa, lakabından da anlaşılacağı üzere, sokaklarda çıplak gezmeyi âdet edinmiş bir kişiydi.[440] Bu hâliyle İstanbulluların ve mizah gazetelerinin dikkatini çeken

---

[439] " (…) *Elli beş sene evvel, İstanbul'da bu tarîkatten biri daha vardı ki 'Çıplak Mustafa' diye şöhret almıştı. Hem, nasıl şöhret? Kimse 'Deli Mustafa' demez, 'Veli Mustafa' derdi. Çocuklukta, Çıplak Mustafa'yı birçok defa görmüşümdür. O zamanın koşu sporlarının en birincileri at, araba, tulumba, davul arkasından gitmek; selâmlığa giden taburdan birinin bando takımının hizâsını kaybetmemek üzere yürümek; 'esir almaca' denilen oyunda, yakalanmamak veyahut yakalamak için tabanlara kuvvet koşmak; yandan çarklı Şirket-i Hayriye vapurları taklidi yapacağım diye elleri çark yaparak, ağızla öttüre öttüre câmi avlularını dört dönmek; bir de bu Çıplak Mustafa'nın ardı sıra seğirtmekti. Mustafa homurdana homurdana koşar, biz koşardık. Hatırımda kaldığına göre Mustafa'nın vücudu şişmanca, kıllı; kırpık saçlı; yüzü koşmadan kırmızı, çember siyah sakallı idi. Sözleri anlaşılmaz derecede karışık, baktıkça gözlerinin akı dönerdi. Yetişip de görmeli idiniz. 'Dünyaya metelik vermem!' diyenler, mutlaka bunun çocuklarından veya torunlarındandır. Saçlı sakallı, ihtiyar, yaşlı, huysuz, genç birtakım saf kişiler örme, patiska, kumaş keselerinin ağızlarını açmışlar, Mustafa'nın önünü kestirirler… Para almasını rica ederler… Sanki Mustafa para alacak olursa kesedeki bereket artar, aslında yoksa gelirmiş! Veli bu!... Bâzısından alır, bâzısından almaz. Burada alır, biraz ötede verir. Verdi mi, Mustafa'nın para verdiği kimse, görenlerin gözünde hemen bir önem kazanır. Veli değil mi ya. Veliler kimlerle münasebet kurarlar? Veliler veya veli namzedleri ile değil mi? Her şeyin bir mantığı yok mu? Deliliğin, veliliğin de mantığı bu! Bu esnâda, çok defa, zenginlerden biri de takılır. Mustafa'yı Bitpazarı gibi hemen giydirmek mümkün olan bir yere götürür, giydirir, kuşatır. Fakat, Mustafa oralarda mı ya? Hemen sıkılır, yolda soyunup elbiseleri rasgeldiğine verirdi. Zavallı, alışmış… Ne yapsın? Alışmış kudurmuştan beterdir, derler. Bu, kudurmuşu değildi, delisi idi. Yine öyle hatırımda kalmış ki hükûmet, saraydan gelen bir emir üzerine, Mustafa'yı Kasımpaşa'daki kızkardeşinin evine kapattı idi. Galiba, üç yüz kuruş kadar bir de maaş bağlanmıştı. Zavallı, bir hayli zaman evde kapalı kaldıktan sonra ölmüş ve civardaki mezarlıklardan birine gömülmüş ise de, o çıplaklığı ile birlikte hayatında kazanmış olduğu 'velilik' şöhreti de beraberce gömülmemiştir. Bir rivayet, bütün İstanbul'un Mustafa'yı veli veya deli tanımış olduğu kişilerini durdurdu. Bu rivayet, öldüğü gece mezarına gökten nûr inmiş olduğu idi. Bu hadise; az serbest inanışlı, az çok bu çeşit serpintilere aldırmayıp 'Cenâbetten kerâmet mi umulur?' diye omuz silkenleri bile düşündürdü idi. Öyle ya! –Ya deli değil de, gerçekten veli ise! Öyle ya! –Hazret-i Âdem babamız, cennetten kavuk başta, cübbe, şalvar sırtta inmedi ya… Senin elbise dediğin, Hazret-i İdris'in Cennet-i Âlâ'ya yükselişinden sonradır… Öyle ya! –Olsa olsa ayıp yerleri kapamak için, bir incir yaprağı vardı… Mustafa da, koşarken, eliyle örterdi! Ve benzeri iyiye yormalar türedi, üredi idi!*" Ahmed Râsim, **Muharrir Bu Ya,** Haz. Hikmet Dizdaroğlu, M.E.B., Ankara, 1969, s. 184-186.

[440] Çıplak Mustafa'nın akıbeti hakkında çeşitli rivayetler vardır. Bunlardan biri şu şekildedir: *"Vaktiyle, Adapazarı'nda veya Beykoz'da yaşandığı söylenen bir olay var şöyle: Vaktiyle Çıplak Mustafa diye bilinen bir meczub varmış. Genelde çok açık saçık gezinen Çıplak Mustafa'nın bazen tamamen çırılçıplak soyunduğu da olurmuş.*
Günlerden bir gün şehrin müftisi Çıplak Mustafa'yı çarşı içinde öyle çırılçıplak görünce, bastonunu çekmiş üstüne yürümüş:
— Bre mendebur mecnûn! Halkın hayâsını ateşe veriyorsun sen!... git üstünü giyin! Bir daha görmeyim seni böyle!.. filan diye epey sert bir zılgıt çekmiş Çıplak Mustafa'ya.
O gece rüyâsında Müfti Efendi'ye Cenâb-ı Peygamber:
— Mustafama dokunma! O güzel bir adamdır, incitme onu!... buyurmuş.
Cenâb-ı Peygamber böyle buyurunca, pek boş bir adam olmayan Müfti Efendi, naz perdesinde niyâz ederek:
— Yâ Rasûlâllah, demiş, canım kurban olsun senin yoluna!... senin yolunda setr-i avret farzdır. Setr-i

Çıplak Mustafa ile gazete sayfalarında karşılaşabiliyoruz. Çıplak Mustafa, 1870'li yıllarda İstanbul'da yaşayan insanların bir kısmını, özellikle de Beyoğlu'nda yaşayanları bir hayli rahatsız etmiş olacak ki onun ortadan kaldırılması için hükûmete başvuranlar olmuştur. İnsanların böyle bir şikâyette bulunmaya haklarının olmadığını vurgulayan *İbret (İbretnümâ-yı Âlem)*, Mustafa'nın çıplak halinin insanları rahatsız etmediğini savunmaktadır:

> "*Tuhaf değil mi. Bizim Beyoğlu yâdigârları usûl-i idâre-yi hükûmetimiz ve ahlâk u âdâb-ı milliyemiz, bilmem nemiz, bilmem nemiz hakkında kim bilir kaç yüz binlerce bend-i mahsuslar yazarak artık cümlesini ıslâh ettiler, bitirdiler de şimdi de kancayı bizim koca Deli Mustafa'ya taktılar. Bunu da ıslah edecekler ha? Hay Allah akıllar vere. Diyojen bunlara pek güzel bir mukâbelede bulunmuş lakin anlayabilirler ise güzel. Adam artık bu herifler Fransızca da bilmezler ve anlamazlar değil ya. Öyle ama bunlar bilip anlayacak adamlar olsa zaten Deli Mustafa ile itişmeye kalkışmazlar idi. Canım bunlar Deli Mustafa ile itişmiyorlar. Merkumun göz önünden kaldırılmasını hükûmetten istiyorlar. İşte öyle ya bu da bilip anlayacak adam olduklarından ileri gelir ya. Şimdi hükûmet her işi bıraksın da bir de Deli Mustafa'yı mı düşünsün? Tuhafı neresinde. Deli Mustafa'nın bu hâli madamlar nazarında pek çirkin imiş. Biz buna inanamayız. İstanbul'da madamlar bugün peydâ olmadı ya. Deli Mustafa dahi bugün çıplak gezmeye başlamadı. Herif gençliğinden beri bu hâlde. Şimdiye kadar niçin sakîl görülmedi! (Suâldir ya sorarız.) Hem de a efendim Mustafa'nın o hâli bana çirkin görünüyor diye bîçareyi huzûr ve râhatından mahrum etmeye kimin hakkı var. Sana fena görünüyor ise Mustafa'ya rast geldiğin zaman gözlerini kapayıver. Eğer o zaman Mustafa, ' Gözlerini aç da bana bak.' diye sana cebr ederse şikâyete hakkın olur. Bir de Beyoğlu gazetelerinin ne vazîfesi Deli Mustafa'yı Beyoğlu'nda görmüşler mi? Ne gezer. Mustafa deli*

---

avret farzını getiren de sensin, buna riayet etmeyeni koruyup kollayan da sensin!... Şeriatınla mustafan arasında kısıldım kaldım ben!... Ya Mustafa'na sahib ol ya da şeriatını kaldır yâ Resûlâllah!... diye naz ve niyaz edince, ondan sonra ne olduysa olmuş artık. Ertesi gün, Çıplak Mustafa yunmuş yıkanmış, giyinmiş kuşanmış, Müftülüğe giderek Müfti Efendi'nin elini öpmüş!..."
http://www.umutfmforum.com/meczublarmustafa-ozdamar-t56073.0.html;wap2=

mi ki Beyoğlu'na gitsin. Gitmez, gittiği de yoktur. Haydi bakayım. Deli Mustafa'yı Beyoğlu'nda kim görmüş, çıksın meydana. Meydana çıkarsa kendisine aferin deriz."[441]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen kurmaca ve mizahî seyahatnamede, kalacağı otele kadar kendisine kılavuzluk edecek birini bulan Amerikalı, sokaklarda gezen insanların türlü türlü olmasından dolayı, İstanbul'da bir karnaval olduğunu zanneder. Kendisi daha önce farklı ülkelerde pek çok karnavala şahit olmuştur, ancak İstanbul'daki karnaval öncekilerden farklıdır. Çünkü kimse yüzüne maske takmamıştır. Gazetenin burada seyyaha anlamamış süsü vermesi, İstanbul sokaklarındaki insanların kıyafet çeşitliliği ile alay etmek içindir. Üstelik bu kurmaca seyahatnamedeki seyyah, sokakta Çıplak Mustafa ile de karşılaşmıştır:

"*Meğer Türklerin karnaval zamanı imiş. Zannım Türklerin karnavalı nisanda oluyor. Herkes birer türlü kıyafete girmişler ki görmeyince tarif mümkün değildir. Zîrâ Avrupa'da husûsiyle Roma'da ve Venedik'te görmüş olduğum karnavallar bunun yanında hiçbir şey değil. Şimdiden mübalağaya haml edeceksin. Lakin seni temin için namusum üzerine yemin ederim anadan doğma çıplak gezenler dahi var gözümle gördüm. Yalnız Avrupa'da gördüğüm karnavallar gibi buranın karnavalında yüzlerine maske komayıp açık geziyorlar. Hele bu görülecek bir şey bir karnaval esnasında gelip görmeyi tavsiye ederim.*"[442]

Çıplak Mustafa'nın neler yaptığı ve nerelerde görüldüğüne dair bilgi verme gereği duyan *Hayâl*, şu cümleleri kurmuştur:

"*Hakkâklar Kezâ Sabah- Çıplak Mustafa çırçıpıldak Bitpazarı'na doğru geçti. Beşiktaş Keza akşam- Çıplak Mustafa ayağında bir zenne şalvarı*

[441] **İbret (İbretnümâ-yı Âlem),** nr. 40, 1 Aralık 1871, 18 Ramazan 1288, 18 Teşrinisani 1287, s. 3-4.
[442] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 14, 24 Mayıs 1873, (12 Mayıs 1289), s. 3-4.

olduğu hâlde buraya vasıl oldu."[443] "*Bitpazarı Keza- Bugün Çıplak Mustafa bu tarafa uğramadı.*"[444]

Latife gazetesi ise Çıplak Mustafa'yı Yeni Cami'de görmüştür: "*Yeni Cami'den- Bugün erken, Çıplak Mustafa bir kapıdan elbiseli girip, öbür kapıdan çıplak dışarı çıktı.*" [445] *Hayâl* gazetesinin Çıplak Mustafa hakkında o dönemlerde yaptığı bir tahmin ise bugünkü moda anlayışını haber verir niteliktedir. Gazete, "*Bir gün gelecek ki Çıplak Mustafa modanın nâşiri olacak.*"[446] diyerek, günümüze atıfta bulunmuştur.

Latife gazetesinde, "Anadolu'dan Dersaadet'e Gelmek Üzere Bulunan Bir Yolcuya Pederinin Nasihati" başlığıyla yayımlanan bir metinde, Çıplak Mustafa'nın İstanbul'da tek olduğuna vurgu yapılmıştır: "*Eğer sokakta çıplak bir adama tesadüf eder isen İstanbul'un âdeti böyle imiş diyerek soyunmayasın. Ona Çıplak Mustafa derler bir tanedir.*"[447]

2.2.6. Bekçiler

1870'li yılların bekçileri, daha önceki bekçilerden daha farklı bir uygulamaya giderek düdük kullanmaya başlamışlardır. Daha öncesinde, ellerindeki sopaları yere vurmak suretiyle kullanan bekçiler, düdük kullanımıyla beraber diğer bekçilerle de iletişime geçebilir hâle gelirler:

"*-Bekçilerin gece yarısı mahallât arasında düdük çalmalarında ne muhassenat vardır.*

-Muhassenatı pek çoktur. Birinci, ahâli-yi mahalle, bekçilerin sabaha kadar gezip gezmediklerini bilir.

-Ne demek sopa ile gezdiği vakit bilinmez mi idi.

---

443 **Hayâl,** nr. 97, 9 Eylül 1874, (28 Ağustos 1290), s. 3.
444 **Hayâl,** nr. 102, 26 Eylül 1874, (14 Eylül 1290), s. 4.
445 **Latife,** nr. 13, 5 Ekim 1874, 23 Eylül 1290, 24 Şaban 1291, s. 4.
446 **Hayâl,** nr. 123, 9 Aralık 1874, (27 Teşrinisani 1290), s. 3.
447 **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.

-Hayır zîrâ bu düdük çalmak yalnız mahalleyi gezdiğini anlatmak için olmayıp iktizâ-yı hâlde etrâf-ı mahalleler bekçisine dahi mahallesinde olan fenalığı haber vermek içindir.

-Bu dediğin olmadı.

-Niçin olmadı.

-Şunun için olmadı ki düdük çalmak yalnız mahallesinde olan fenalığı îlân için olup sâir vakit sopa ile gezmesi lazım gelirdi. Halbuki bizim sopa sesi işittiğimiz yok dâimî sûrette düdük çalınıyor.

-Evet bunda hakkınız var. Lakin iktizâ-yı halde sâir bekçilere haber vermek için çalınan düdüğün bir kâidesi vardır ki o kâideyi ancak civârda bulunan zabtiye ve bekçilerden mâada kimse anlamaz."[448]

1876 senesinde, *Latife*'de yayımlanan ve bekçilerin vazifelerinden bahseden bir yazıda, mizahî yolla da olsa bekçiler eleştirilmiştir. Gazeteye göre, bekçiler vazifelerini gereği gibi yapmamakta ve çoğu şeyi bildikleri halde bilmemezlikten gelmektedirler. "Bekçilerin Vezâifi" başlığını taşıyan yazıda, şu mizahî eleştirilere yer verilmiştir:

"*Evvelâ-Geceleri tebriye-i zimmet için en ziyâde üç defa köşe başlarında var kuvvetiyle sopayı vurmak.*
Sâniyen- Gece sokaklarda komşunun birine rast geldiğinde bilmemezlikten gelerek ödünü koparırcasına 'Kimdir o!!!' diye bağırmak.
Sâlisen-Uykuda imiş gibi odasına kapanıp gündüz saat altıda meydana çıkmak.
Râbian- Hırsızların bir eve girdiğini görüp de öteki sokağa sapmak.
Hâmisen- Basıldıktan iki saat sonra (Yangın var) diye bağırmak.
Sâdisen- İşbu ahvâli ilân eden kimesneyi bir temiz ıslatmak."[449]

---

[448] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 16, 27 Eylül 1871, 12 Recep 1288, 15 Eylül 1287, s. 2.
[449] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876, (22 Eylül 1292), s. 1-2.

2.2.7 Hamallar[450]

Sokak ve caddelerde yük taşıyarak para kazanmaya çalışan hamallar da ilk dönem mizah gazetelerinin sayfalarına yansıttığı kişiler arasında yer alır. Sadece yazılarda değil, karikatürlerde de karşımıza çıkan hamallar, İstanbul'un renkli simalarındandır. *Hayâl* gazetesinin 212. nüshasında yer alan bir karikatürün altındaki şu diyalog, onların güç çalışma koşullarını anlatmaya yeter: "-Karagöz! Niçin doğru durmuyorsun. -Ulan! arkasında bu kadar ağır arkalık bulunan bir hamal belini doğru tutabilir mi?"



Resim-24 Hayâl, nr. 212, 23 Ekim 1875, (11 Teşrinievvel 1291), s. 4.

Hamalların bazı yanlış uygulamaları, muhavereler şeklinde gazetelerde işlenmiş ve müşterileri nasıl mağdur ettikleri okuyuculara gösterilmeye çalışılmıştır:

"*Hamal- Efendi bu kömürler nereye gidecek.*

Efendi- Şehzâdebaşı'na.

-Eh götürek.

-Pek âlâ ne istiyorsun.

-Altışar kuruş.

-Pîr ol be yumruk kadar çuvallar. Bir de kömür parası kadar size mi vermeli.

---

450 "*Genel olarak hamallar son döneme yani, Tanzimattan sonraki değişime ayak uydurmuşlar ancak, kendi iç hukuki yapılarını da muhafaza etmişlerdir. 1863 yılında düzenlenen nizamnameden sonra rıhtım şirketinin de baskılarıyla liman taşımacılığı yapanlar için yeni talimatnameler çıkarılmıştır. 6 Eylül 1909 tarihli talimatnamede hamalların modern kent yaşamına ayak uydurmaları beklenmektedir. Bu talimatname ile hamalların eski idari ve hukuki yapısı da özetlenmiş olmaktadır.*" Nejdet Ertuğ, **Osmanlı Döneminde İstanbul Hammalları,** Timaş Yay., İstanbul, 2008, s. 57.

-Elbet vereceksin canın isterse kömür alma.

-Vah iyi bir adam kömür alacağı vakit ibtidâ hamaldan istimzâc etmeli… Kuzum ben kömür alırım almam veyahut aldım senin nene lâzım. Sen pazarlığa bak şu çuvalları üçer kuruşa götürecek misiniz?

-Beş kuruştan aşağı getirmeyiz.

-Ben başka hamal bulur götürtürüm.

- Buraya bizden başka hamal gelip yük kaldıramaz.

-Ey sonra ne yapalım.

-Ne yapacaksın paraları verip götürmeli.

-Demek ki siz zorla benim kesemdeki parayı alacaksınız.

-Bilmem canın isterse.

-Ben de at hamalı getiririm nihayet kaça gideceğinizi söyleyin.

-Beş kuruştan bir paramızı kessen gitmeyiz.

-(Gidip at hamalını bulduktan sonra)

-Efendi üç kuruşa biz götürürüz.

-Demin aklınız nerede idi bedava götürecek olsanız istemem.

-Öyle ya şunda beş on para alıp memlekette çoluk çocuk besleyeceğiz onu da çok görüp ekmeğimizi at hamallarına kaptırmak revâ-yı hak mıdır?"[451]

Hamallar, sırtlarında yükle yolda ilerlerken, insanlara çarpmamak adına "varda"; yani dikkat diye bağırırlar. Ancak, bu bağırışlar kimi zaman İstanbullulara bıkkınlık vermiş ve rahatsız etmiştir. *Meddah,* bu rahatsızlığını şöyle dile getirmiştir: "*Hamalların dilhırâş olan vardalarından bıktık usandık.*"[452] Hamallar, İstanbullularca şerli insanlar olarak görülmüştür; çünkü sırtında yük olan bir hamala rastlamak, bir İstanbullu için gayet tehlikelidir:

---

[451] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 33, 8 Kasım 1871, 24 Şaban 1288, 27 Teşrinievvel 1287, s. 2-3.
[452] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.

"Yüklü hamalların –sürücülerin- hususiyle bunlar gibi daha birtakım mu'ciz adamların şerrinden kurtulmaya İstanbul'da çare bulunmayacağına ve bunun için lâzım gelen tenbihin merciinden merkûmuna tenbîh edilmesine dâir uzun uzadıya bir varaka aldık."[453]

Hamallar, para kazanmak uğruna kimi alışkanlıklar edinmişlerdir. Bunlardan biri de Şirket-i Hayriye vapuru iskeleye yanaşır yanaşmaz, vapurun içine hücum etmektir. Yolcuların inmesini beklemeden yapılan bu hücum ister istemez İstanbulluları rahatsız eder. *Latife* gazetesi, bu konuyu ele alan bir paragraf yayımlamıştır. Anadolu'dan İstanbul'a gelecek olan bir gence, babasının ettiği nasihatler arasında yer alan paragraf, ilgi çekicidir:

"Şirket vapurlarına biner isen iskeleye yanaştığı vakit birçok kimseler vapura girmek üzere hücûm ederler ise korkma onlar hamaldır. Yük taşımak için gelirler."[454]

2.2.8 Hırsızlar

1870'li yılların İstanbul'unda halkın başına bela olan bir başka şey ise hırsızlardır.[455] Zengin fakir demeden, hanelere girerek hırsızlık yapan bu insanlar Zabtiye Nezareti'nin tüm dikkatine rağmen yine de işlerini görmeye devam ederler. Fakir bir insanın evine hırsızlık yapmak için giren bir kişi, orada ev sahibiyle karşılaşınca, ilginç bir cevap almıştır. Olayı *Hayâl* sayfalarında şöyle anlatır:

---

[453] **Meddah,** nr. 29, 2 Temmuz 1875, (28 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

[454] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.

[455] "*Yankesicilik ve hırsızlık gibi adi suçlardan yakalandıktan ve cezasını çektikten sonra memleketlerine sürüldükleri anlaşılan bazı suçluların, daha sonra bir yolunu bularak yeniden büyük şehirlere geldikleri ve aynı suçu tekrar tekrar işledikleri gözlenmiştir. Bunu önlemek isteyen Zabtiye Müşîriyeti, 1868 yılında, 14.148 kuruşa bir fotoğraf makinesi satın almış, memurlarından bir tanesinin fotoğraf sanatının inceliklerini öğrenmesini sağlamıştır. Suçluların fotoğraflarından oluşan albümlerin Osmanlı İmparatorluğu'nun İskenderiye, İzmir, Selânik, Beyrut, Trabzon ve İstanbul gibi büyük şehirlerine dağıtılması için dönemin padişahı Sultan Abdülaziz'in izni (İrâde-i Seniyye) alınmıştır...*" Yavuz Selim Karakışla, "Arşivden Bir Belge Yankesici ve Hırsızların Fotoğraflarının Alınarak Fişlenmesi (1868)", **Toplumsal Tarih,** Nisan, S. 64, 1999, s. 44.

“*Bu gece Beyoğlu’nda fukara bir adamın evine hırsız girip hâne sahibinin yattığı odanın yanındaki odayı araştırmakta iken hâne sahibi bunu anlayıp ‘Bizim gündüz bulamadığımızı sen gece bulur isen aşk olsun!’ diye bağırması üzerine sârik-i mumaileyh kaçmış ise de bundan böyle bu gibi bir fenâlık vuku’ bulmamak için zabtiye nezaretinin dikkatini celb ederiz.*”[456]

2.2.9 Duvarlar

İstanbul’da bulunan ve yıkılmak üzere olan kimi duvarlar, etrafından gelip geçenler için büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Yıkılma tehlikesiyle karşı karşıya olan bahçe duvarlarının sahipleri ise etrafta oynayan çocuklara rağmen durumu düzeltmeye çalışmazlar. Bu şekilde umursamazca davranan insanları uyarmak adına mizah gazeteleri devreye girer ve hasarlı duvarların ne denli büyük bir tehlike oluşturduğunu anlatmaya çalışırlar. Bu gazetelerden biri de *Tiyatro*’dur. Aksaray civarında bulunan Hindîler Tekkesi bitişiğindeki çıkmaz sokakta bulunan bir bahçe duvarının ağzından yazılan şu arzuhal, İstanbullu çocukların içinde bulundukları tehlikeyi gözler önüne serer:

“*(…) vücûduma alel ve kuvâ-yı cismaniyeme halel geldiğinden durmaya mecâlim ve ifâ-yı vazife-yi muhafazaya iktidarım kalmamakla artık yatmaya niyet ve yanı başımda birtakım çocukların oynamakta olduklarını görünce hukûk-ı câriyete riâyete zararım dokunmamak üzere yine durmaya gayret ediyorum. Lakin bu hal ile kendime güvenemediğimden kimseye zararım dokunmazdan evvel sahibim bulunan zâttan muâlice ile vücûdumun kuvveti iâdesine çare ve olamadığı hâlde emr-i muhafazadan ref ü imhama müsaade mahza iltimasınızla hasıl olduğu meczûmum olduğundan hakk-ı cidâranemde iltimasınızın bî-dirîğ ve şayân buyurulması (…)*”[457]

---

[456] **Hayâl,** nr. 289, 5 Eylül 1876, (24 Ağustos 1292), s. 4.
[457] **Tiyatro,** nr. 50, 19 Eylül 1874, (7 Eylül 1290), s. 3.

2.2.10 Şoseler

Kırma taşlarla yapılmış caddelere şose adı verilmektedir. Toz toprak içindeki şoseler, temizlenmemekte ve bu iş rüzgarın eline bırakılmaktadır. Rüzgârın şoselerdeki toz toprağı kaldırmasının ardından çok vakit geçmeden, aynı manzara ile yeniden karşılaşılır; çünkü etraftaki vîrâneler şosenin temiz kalmasına müsaade etmez: "*Şiddetle esen firaş-ı ruzgâr şoseleri silip süpürüp çarçabuk, vîrâneler sâyesinde telâfi-yi mâfât edip yine toz toprak ile dolmasına taaccüb ederim.*"[458] 1870'li yıllardaki şoselere dökülen çakıl taşları olduğu gibi bırakılmakta ve taşların birleşmesi için hiçbir girişimde bulunulmamaktaydı. Bu durumu alaylı bir şekilde eleştiren *Hayâl*, sayfalarında şu muhavereyi neşretmiştir:

> "*Suâl- Karagöz! İstanbul şoselerine dökülen çakıl taşlarının birleştirilmesi için en münasip baskı makinesi nedir?*
> *Cevâb- Ahalinin kunduraları ile hayvanların tırnakları ve nalları.*"[459]

2.2.11 Köpekler

1870'li yılların İstanbul'unda, halkla bir bütünlük halinde yaşayan, kimi zaman sürüler halinde gezen sokak köpekleri[460], sayılarının fazlaca oluşuyla dikkat çekmektedir.[461] Mahalle kavramı açıklanırken muhakkak belirtilmesi gereken

---

[458] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2-3.

[459] **Hayâl,** nr. 330, 20 Mart 1877, (8 Mart 1293), s. 4.

[460] "*Sokak köpekleri hür doğmak, hür yaşamak düsturuna; fakat renk renk bulunmaz birer örnektirler. Sokak köpekleri, sokakta doğar, sokakta ölürdü. Onların beşiği sokak, sarayı sokak, düğün evi sokak, mezarı da sokaktı. Sokak köpekleri, evlenmek için görücüye, dernek çadırı için örücüye muhtaç değildiler. Cümle ocağı kaldırımlı kaldırımsız yer, düğün otağı yıldızlı göktü onlara… Caddelerde flört yaparlar, beğendikleri eşlerle yan yana gelip yatarlar, bin bir hayat mengenesi ve medeniyet işkencesi altında ne yapacaklarını, nasıl yaşayacaklarını, ne biçim yatıp kalkacaklarını, ne şekilde giyinip kuşanacaklarını, birbirlerine ne yolda riyalar ve uydurma edalarla tapacaklarını şaşırmış olan Âdem oğullarına kırmızı dillerini çıkarırlar, müstehzi gözlerle bakarlardı.*" Sadri Sema, **Eski İstanbul Hatıraları,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, İstanbul, 2002, s.156.

[461] "*İstanbul, köpeği pek bol olan bir yerdir, herkes gelir gelmez farkına varır bunun. Köpekler şehrin, daha az kalabalık, ama birincisinden daha az garip olmayan ikinci halkını meydana getirir. Türklerin köpekleri ne kadar sevip koruduğunu bütün dünya bilir. Bunu Kur'an'ın hayvanlara karşı da olmasını emrettiği merhamet hissiyle mi, yoksa köpeklerin de bazı kuşlar gibi uğurlu olduğunu sandıkları için mi yaptıklarını anlayamadım. Belki, Peygamber köpekleri sevdiği, belki, mukaddes tarihleri bu*

köpekler, İstanbul mahallelerinin önemli sakinleri arasında yer alır. Mahalleyi sadece yabancı ve şüpheli insanlara karşı korumakla kalmayıp, aynı zamanda mahalle dışından gelen başka köpek sürülerine karşı da gözeten bu hayvanlar, sadakatleri ile ön plana geçmişlerdir. İstanbullularla iyi bir ilişki içerisinde bulunan köpekler, kimi zaman bıkılan ve ortadan kaldırılması gereken varlıklar olarak da görülür.[462] İstanbul mahallelerinde hem bekçi, hem de temizlik görevlisi olarak bulunan köpekler, çoğu zaman kötü muameleye maruz kalmış ve eziyet çekmişlerdir. 1870'li yılların İstanbul'undaki köpeklerin çektikleri eziyet ise birebir mizah gazetelerine yansımıştır.

---

hayvanlardan bahsettiği belki de bazılarının iddia ettiği gibi, Fatih Sultan Mehmed'in Topkapı'da açılan gedikten, arkasında bir sürü erkânı harp köpekle beraber, şehre muzaffer girmesi yüzündendir." Edmondo de Amicis, **İstanbul (1874),** Çev. Beynun Akyavaş, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993, s. 117-118.

[462] "*Paul de Régla'ya göre hakiki sokak köpekleri, 'kamu düzeninin bu zeki bekçileri, işinin ehli bu temizlik işçileri iki büyük devrime göğüs germek zorunda kaldılar.' Sultan II. Mahmud zamanında gerçekleşen ilk devrimde, daha önce hiç olmamış bir şey yapılarak, köpeklerin bir şekilde şehrin dışına gönderilmesine teşebbüs edildi. İkincisi ise Kırım Harbi'ne denk geldi: 'Köpeklerin vahşi çığlıklarından sinirleri bozulan İngiliz ve Fransız askerleri, […] kalın sopa, kama ve süngülerle onları zalimce avlamaya giriştiler.' Zaman içinde askerler de bu yaratıklara alıştı, hatta onlarla arkadaşlık kurdular.*" Catherine Pinguet, **İstanbul'un Köpekleri,** Çev. Saadet Özen, YKY, İstanbul, 2009, s. 34.

2.2.11.1 İstanbul Köpeklerinin Özellikleri[463]

İstanbul köpekleri hakkında, *Diyojen*'in genel olarak bilgi verdiği bir metinde, onların kimi özellikleri mizahî bir şekilde verilmiştir. İstanbul köpekleri, her zaman aç olduklarından, onlara karşı dikkatli olmak gerekir. Birisinin elinde ekmek gördüğü vakit, hemen harekete geçerek o ekmeği kapan köpeklerin yanı sıra, evlerine balık gibi yiyecekleri götüren İstanbullulara musallat olan köpekler de mevcuttur. Gazetenin okuyucularına önerisi ise yiyecek paketlerini aşağıda tutmayıp, kucakta tutarak götürmeleridir. Köpeklere karşı dikkatli olunmadığı taktirde, eve götürülen rızık, köpeğin eline geçebilir. Köpekler, vapur iskelesinde bile tetikte beklemektedir:

> "*(...) hattâ kavânîn-i mevzûalarına ol derece riâyet ederler ki Rumeli Hisarı vapur iskelesindeki iki tahta arasındaki hattı bir tarafı bir sınıfa ve diğer tarafı başka bir sınıfa ayrılmış ve mezkûr hat dahi fasl-ı hudûdları bulunmuş olduğundan, bir tarafa düşen şikâra öbür taraftan müdahale ve diğer tarafı için dahi kezâlik öbürleri münâzaa etmeyip her biri kendi kısmetine râzı olduğunu yerlilerden bilmeyen yoktur..*"[464]

Yukarıda bahsedilen konuya dair neşredilmiş bir karikatür ise *Hayâl* gazetesinin 12. nüshasında karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu ifade yer almaktadır: "Yeni çıkma tahterevalli oyunu."

---

[463] "*İstanbul'un dar sokaklarını dolduran bu köpekler, iri yapılı, uzun bacaklı, tüysüz, hemen hemen hepsi beyazla sarı arası kirli bir renkte, aşağı yukarı bir tipte, çirkin, açlıktan karınları içeri çökmüş yaratıklardı. Her sokağın başka bir köpek topluluğu vardı. Kendi aralarında kurdukları bir protokole göre bir sokağın köpeği başka bir sokağa giremezdi. Şayet boş bulundu da girdi mi aralarında derhal harp başlardı. On – on beş köpek dişileri ve yavrularıyla birlikte sokağın içini muharebe meydanına çevirirler, altını üstüne getirirlerdi.*" Münevver Alp, "Sokak Köpekleri", **Eski İstanbul'da Gündelik Hayat**, Yay. Haz. İ. Gündağ Kayaoğlu, Ersu Pekin,İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1992, s. 139-140.

[464] **Diyojen,** nr. 50, 16 Eylül 1871, (4 Eylül 1287), s. 1-3.



Resim-25 Hayâl, nr. 12, 13 Aralık 1873, 1 Kanunuevvel 1289), s. 4.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen kurmaca-mizahî seyahatnamede, kendisini otele kadar götürmesi gereken kılavuz birdenbire ortadan kaybolduğu için, tek başına Beyoğlu'na gitmek durumunda kalan Amerikalı seyyah, bu yolculuk esnasında karşılaştıkları ve şahit oldukları sebebiyle, İstanbul'un Amerika'dan daha özgür bir yer olduğu kanaatine varır. Bu özgürlüğe sahip olanlar arasında köpekler de vardır:

> "*Beyoğlu yüksek bir mahalde olup sâhilden bir çeyrek mesafe olduğundan o kadarcık mahalde gördüğüm hâllerden İstanbul'un bizim Amerika'dan daha serbest olduğunu istidlâl eyledim. Vâkıâ daha hiçbir şey bilmem yalnız vapurdan Beyoğlu'na gidinceye kadar görüp anladığım herkes her istediğini icra ediyor bir taraftan asla tariz olunmuyor hatta ol dereceye kadar ki köpekler bile sokaklarda serbest serbest geziyor.*"[465]

Kahkaha gazetesi ise köpeklerin özellikleri hakkında neşrettiği uzun yazının son kısımlarında, onların zekâ olarak gelişmiş olduklarından bahseder. Köpeklerin zeki olarak nitelendirilmesinin sebebi ise "sersem ve alık"ları anında fark etmelerinden kaynaklanır. Yolda şaşkın ve dikkatsiz bir şekilde yürüyen, elinde de balık, ekmek gibi yiyecekler taşıyan İstanbullular, her zaman köpeklerin hedefi haline gelmiştir. Sadece yoldan geçen sade vatandaşın değil, tablasında yiyecek satmaya çalışan

---

[465] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 14, 24 Mayıs 1873, (12 Mayıs 1289), s. 3-4.

tablakârların da başını belaya sokan bu köpekler, zekâlarıyla gazetenin dikkatini çeker:

> "*Zekâvet husûsunda insanların ekserîsine tefavvuk etmişlerdir. Gözü açık adamlarla, sersem ve alık olanları yek nazarda fark ederler. Bir sersemin elinde balık ve ekmek gibi bir şey gördükleri anda kemâl-i temekkün ile arkasına sokulup elindekini kapar, kapmasıyla kaçması bir olur. Bazı sersem tablakârların tablaları altında calî kavga çıkarıp tablayı devirerek ekmekleri kapıştıklarının vukûu da pek çok kereler görülmüştür. Bunlar senede yedişer sekizer yavru doğurdukları hâlde, şimdiye kadar İstanbul'u kâmilen istilâ etmeleri iktizâ eder ise de mahlûkât-ı sâire misillü hâne, yuva, koğuk ve buna memâsil muhafazalı bir mahalde yatmak âdetleri olmadığından bîçâre yavruların birtakımı soğuktan kırılır (...)*"[466]

Doğan onca köpeğe rağmen, bu hayvanların nüfuslarının beklenenden az olması, onların İstanbul sokaklarında uğradıkları belalarla ilişkilendirilmiştir.

Hayâl gazetesi ise "Lugat-ı Cedîde" başlığıyla verdiği sözlüğün "köpek" maddesinde, bu hayvanı şöyle tanımlamıştır:

> "*Köpek- Âdâb-ı umûmiyeye riâyetin resm-i mücessemi olmak üzere, İstanbul sokaklarında gezer bir nev' hayvân.*"[467]

İstanbul köpeklerinin özelliklerini sıralayan gazeteler arasına *Çaylak* da katılmıştır. Ona göre, bu köpekler çakal denilen hayvana çok benzemektedirler:

> "*İstanbul'un sokaklarını tezyîn eden bir nev' mahlûk daha vardır ki nâmına her ne kadar köpek deniyorsa da bunlar çakala karîb yani o familyadan olmakla, ahlâkça, âdetçe dahi onlara mutâbık ve*

---

[466] **Kahkaha,** nr. 14, 18 Mayıs 1875, (6 Mayıs 1291), s. 1-2.
[467] **Hayâl,** nr. 225, 7 Aralık 1875, (25 Teşrinisani 1291), s. 4.

muvâfıktırlar. Bu mahlûk fırka fırka cemiyetle yaşar. Aralarında müsâvât-ı kâmile mevcûddur."[468]

Burada da özellikle, köpeklerin cemiyetler halinde yaşadıklarına vurgu yapılmıştır.

2.2.11.2 Köpeklerin Çektikleri Eziyet

Modernleşme ile beraber, sokak köpekleri bir sorun haline gelmiş ve onları tamamen ortadan kaldırmak için çeşitli teşebbüsler olmuştur. Sultan Abdülmecid döneminde de köpeklerden kurtulmak için girişimlerde bulunulmuştur.[469] Kısacası İstanbul köpekleri, çoğu zaman insanlardan eziyet görmüş ve bu durum, ilk dönem mizah gazetelerinin de dikkatini çekmiştir. Köpeklere edilen en büyük eziyet ise onları zehirleyerek öldürmektir. 1871 senesinde, zehirli ekmek yiyen köpeklerin var olduğunu ise *İbretnümâ-yı Âlem*'den öğreniyoruz:

"*Galata'nın sokak kelblerini ekmekle zehirlemekte olduklarından, kelbler dahi bu beliyyeden kurtulmak niyetiyle bi'l-ittifâk ekmek yemiyorlar imiş; fakat açlığa da dayanamadıklarından nihayet İstanbul tarafına hicret etmeye karar vermiş olmalıdırlar. Zîrâ bu günlerde takım takım köprüden İstanbul tarafına geldikleri müşahede olunmuştur.*"[470]

Diyojen ise köpeklerin içler acısı halini okuyucularına aktarmak için, onların ağzından yazılmış aşağıdaki varakayı neşreder. Varakadan anlaşıldığına göre, İstanbullular hayvanlara, özelliklere de köpeklere gereken önemi ve değeri vermemektedir. Susuzluktan kırılma derecesine gelen köpekler, kendilerine edilen merhametsizliği anlamakta güçülük çekerler. Çünkü, İstanbulluların bekçiliğini

---

[468] **Çaylak,** nr. 23, 15 Temmuz 1876, (3 Temmuz 1292), s. 2.

[469] "*Sultan Abdülmecid bunların hepsini Marmara'da bir adaya sürdüğü vakit, halk sızlanıp mırıldanmış, köpekler geri dönünce de bayram etmiştir; hükûmet hoşnutsuzluk yaratmamak için bu hayvanları hep rahat bırakmıştır.*" Edmondo De Amicis, **İstanbul (1874),** Çev. Beynun Akyavaş, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993, s. 118.

[470] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 3, 20 Temmuz 1871, 2 Cemaziyelevvel 1288, 8 Temmuz 1287, s. 4.

yapmakla görevli bu hayvanlar, yaptıklarının karşılığını insanlardan alamamakta ve çaresiz, yağacak yağmuru dört gözle beklemektedirler. Halbuki, köpeklerin içmesi için insanlar tarafından köşe başlarına su konulmuş olsa, bu sıkıntı yaşanmayacak ve sadık köpeklerin "dudakları çatla"mayacaktır :

> "*Geçen üç dört gün zarfında yağan yağmur bizim için her köşe başında yalaklar peydâ eylemiş iken, felek yine devr ederek şimdi onları kuruttu. Yine ağzımız dilimiz kurumaya başladı. Evvel zamân içinde, yalnız bir lokma için insanların eteklerini öpmekte idik. Şimdi ise bir yudum su için dahi yüzümüzü yerlere sürmeye başladık. Evvel zamân içinde bizi yalnız kasap ve bakkal dükkânlarından tard ederler idi. Şimdi ise sucu dükkânlarından dahi tard ediyorlar. Cemiyet-i medeniye müzâheret-i umûmiye ile kâffe-i hevâic-i hayvâniyeyi tesviye etmek için akd edilmiş olan cemiyetler değil midir? Bu cemiyetlerin en çok âzâsı dahi insanın gayrı olan hayvânât değil midir? Sizin bu kadar nakliyâtınızı bizim eşek karındaşlar ediyorlar. Bekçiliğinizi biz ediyoruz. Hânendeliğinizi bülbül karındaşlar ediyor. Yumurtanızı, sütünüzü hâsılı ey insanlar, siz yalnız başınıza kalsanız açlığınızdan öleceğiniz derkâr olup mahazâ bizim sâyemizde yaşıyorsunuz. (...)*"[471]

İstanbulluların, hayvanların susuzluğuna aldırmayıp onlara eziyet etmesi, gazeteyi rahatsız etmiş ve bu mizahî metinle durumun eleştirisi yapılmıştır. Köpeklere karşı edilen bir başka eziyet şekli ise onların İstanbul'dan tamamen ihraç edilmesidir. Köpeklerin tamamının Hayırsız Adalar'a gönderileceğini öğrenen *Diyojen,* bu konudaki üzüntüsünü ve tepkisini şöyle dile getirir:

> "*Köpeklerin canı, insanların canından daha kıymetli olmadığına hükm edilebildiği gibi, bir payitahtın mandıra hâlinden çıkarılması lüzûmu*

---

[471] **Diyojen,** nr. 159, 16 Kasım 1872, (4 Teşrinisani 1288), s. 3.

teslîm edildiğinden, İstanbul köpekleri artık Hayırsız Adalar'a nefy edilecekmiş. (Yazık.)"[472]

Burada özellikle, köpeklerin insanlardan daha kıymetsiz görülmesinin eleştirildiğini görmekteyiz.[473]

Köpeklerin sıkıntı çektiği en büyük mesele ise tramvay ve omnibüs arabalarıdır. Bu araçların altında kalıp ezilerek can veren köpeklerin hâline acıyan *Çıngıraklı Tatar,* onların ağzından bir mektup neşretme gereği duyar:

"*Şimdi hele şu tramvay, omnibüs ve binek arabalarının teksirinden nicelerimiz çiğnenip tekerlekler altında kalıyor. Bunlar kökümüzü kuruma derecesine geldikten maada ekserimizin de ayaklarını kırıp sokak ortasında lenek lenek sekerek bizi âleme maskara etti. Cinsimizin insanlar nazarında hayvanların deynlerinden sayıldığı için bu misillü belâların üzerimizden eksik olmadığını çok görmeyiz lakin böylece de her an kollarımızı keserek ayaklarımızı kırarak adım atmaya liyakat*

---

[472] **Diyojen,** nr. 169, 10 Aralık 1872, (28 Teşrinisani 1288), s. 3.

[473] *"Tüm yararlı taraflarına rağmen, İstanbul köpeklerinin şehir hayatı için birçok sakıncaları da vardı. Gürültüleri, tanımadıklarına hırlamaları, her yere burnunu sokmaları vb. dışında, 'modern'leşen bir şehir hayatında da olumsuz bir görüntü yaratıyorlardı. Herhalde bunlara karşı ilk toplu cezalandırma girişiminin II. Mahmud zamanında başlaması da bu yüzdendir. Gerçekten Yeniçeri ocağını imha ettikten sonra II. Mahmud, İstanbul'un köpeklerine de bir çözüm düşünmüştü. Ne var ki onlara yeniçerilerden daha hoşgörülü davrandı. Gerçi önce onları da kırdırmayı düşünmüşse de, Şeyhülislâm Kuran'dan bir âyet okuyarak bunun günah olacağını belirtmiş ve sultanı vazgeçirmişti. Bunun üzerine Marmara'da boş bir ada bunlara sürgün merkezi olarak seçilmişti. Köpekler bir vapura doldurularak adaya postalandılarsa da talih yine onlara güldü. Ani bir fırtına İstanbullu köpeklerle dolu gemiyi tekrar geldikleri sahillere fırlatmış ve bu olgu, daha önce müneccimlerin fikri alınmadığı için, Tanrının bir ihtarı olarak yorumlanmıştı. Bazı Batılı dergilerin yazdığı gibi, II. Mahmud kızgınlığından, bu kararını önleyenlerden bazılarını boğdurup cesetlerini denize attırdı mı? Bu bilgileri ihtiyatla karşılıyoruz. Fakat anlatılanlar devrin esprisine herhalde ters düşmüyordu. Elli yıla yakın bir süre sonra, Abdülaziz döneminde İstanbul'un köpeklerine ikinci bir sürgün kararı çıktı. Bu sefer operasyon başarılı oldu ve köpekler bir gemiye yüklenerek Hayırsız Adaya sürüldüler. İstanbul'un üçüncü sınıf vatandaşları için açlık, durgunluk ve nostalji dolu bir gurbet hayatı başlamıştı. Zamanlarının çoğunu, burunlarını İstanbul'a doğru çevirip ulumakla geçiriyorlardı. Durumu görgü tanığı Fransız misyonerlerinden dinleyelim: ' Söylendiğine göre, güneyden esen rüzgâr bu ısdırap çığlıklarını, yüreği parçalanmış ve intikam gününü bekleyen halkın kulağına kadar getiriyordu. İntikam çarçabuk geldi. İstanbul'un doğu yakasında Çemberlitaş, Kumkapı ve Gedik Paşa'yı kapsıyan ve Marmara kıyılarına kadar uzanan bir yangın patlak verdi. Yangının alevlerinden dehşete kapılan sürgüncüler hatalarını anladılar ve köpekler geri döndüler.'"* Taner Timur, "XIX. Yüzyılda İstanbul'un Köpekleri", **Tarih ve Toplum,** Eylül, 1993, s. 140-141.

bırakmayacak derecelere kadar halimizi berbat eden tramvay şirketinden gazeteniz vâsıtasıyla protesto ederiz."[474]

Özellikle, tramvay arabaları tarafından telef edilen bu köpeklerin hâline dikkat çekmeye çalışan gazete, yazdığı bu mizahî mektupla amacına ulaşmaya çalışır.

1877 yılında da İstanbul köpeklerinin ortadan kaldırılması söz konusu olmuş ki *Hayâl* gazetesinde, köpeklerin ağzından yazılmış aşağıdaki şikâyetnâme neşrolunmuştur. Şikâyetnâmede, diğer gazetelerde olduğu gibi köpeklerin "bekçilik"le meşgul olduklarına özellikle vurgu yapılmış ve onların zarar değil yarar sağladıkları savunulmuştur. Köpeklerin İstanbul'dan ihraç edilecek olmasının nedeni, insanları ısırmalarına bağlansa da bu ısırmanın ardındaki gerçek sebep, köpekler tarafından şikâyetnâmede dile getirilir. Kimi İstanbullular, sokaklardan gelip geçerken bu köpekleri rahatsız etmekte ve onlarla uğraşmaktadır. Bu duruma tahammül edemeyen köpekler ise durumu o insanları ısırarak kurtarmaya çalışırlar. Kısacası, canı acıyan köpek, çareyi can acıtmakta bulmaktadır. Köpekler hakkında edilen şikâyetlerden bir diğeri ise geceleri insanlar uykudayken çok havlayıp gürültü çıkartmalarıdır. Bunun da nedenini açıklayan köpekler, tamamen insanların menfaati için havladıklarını belirtirler. Havlamalarının nedeni, mahalleden geçmekte olan bir yabancıdır ve bu durumu mahalle sakinlerine havlayarak bildirmek isterler. Kısacası, sabahtan akşama kadar bekçilik yaparak, insanların menfaati için çalışan ve yaşayan köpeklerin ihracı konusu, *Hayâl* gazetesini fazlasıyla rahatsız etmiştir:

"*(...)Artık zamanımızda hiç insaf, mürüvvet, merhamet, şefkat kaldı mı ki bizim gibi âcizlerin imhâ-yı vücûdumuza kalkışılıyor! Biz insanlara ne yaptık? Arada sırada bizim şunun bunun ayağını ısırdığımız söylenip gûyâ bu madde bizim mazarratımıza delîl addediliyor. Halbuki bu keyfiyet hiçbir vechle bizim mazarratımıza delîl olamaz. Çünkü biz vâkıa*

[474] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 28, 15 Temmuz 1873, (3 Temmuz 1289), s. 4.

bazılarının ayaklarını ısırırız; fakat bunun elbette ve elbette bir sebebi vardır. Yoksa sebebsiz kimsenin ayağını ısırdığımız yoktur (…)”[475]

Böylelikle gazete, köpeklerin insanlara zarar değil fayda verdiğini ve insanların köpeklere karşı tutumunun olumsuz olduğunu iddia etmiş olur.

2.2.11.3 Köpeklerin İstanbullulara Verdikleri Rahatsızlık

Köpeklerin şehirden ihraç edilmesine dair kararların alınmasında, İstanbulluların köpeklerden duydukları rahatsızlığın etkili olduğunu söyleyebiliriz. 19 Ağustos 1875 tarihinde neşredilen bir *Hayâl* nüshasında, köpekler dolayısıyla yaşanan bıkkınlık “Olmasa idi.” başlıklı yazıda şöyle dile getirilmiştir: “*Sokaklarda köpek sürüleri.*”[476] Aynı nüshada yayımlanan “Olsa idi.” başlıklı metinde ise köpeklerin kendi aralarında yaşadıkları sorunlara ve çektikleri eziyetlere dikkat çekilerek, köpeklerin arasının yapılması için bir idare kurulması teklifi getirilmiştir:

> “*Köpeklerin gerek efrâdları ve gerek cemiyetleri beyninde her gün vuku’ bulan münazaaları fasl u tesviye ve bu bîçârelerin beyninde muhabbet u ittifâkı davet ederek kendilerini hüsn-i idâre etmek üzere bir dâire-i mahsûsa.*”[477]

Cümlenin sonunu “Olsa idi.” ifadesi ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar. *Kahkaha* gazetesi ise “Hele bize nasip olmayacağını anladık. Acaba evlatlarımıza görmek müyesser olacak mı?” giriş cümlesi ile verdiği metinde, köpeklere şöyle değinir: “*Sokakların köpekler istilâsından kurtulduğunu.*”[478] Böylelikle, insanların köpekleri rahatsız ettikleri kadar, onların da İstanbulluları huzursuz ettikleri anlaşılmış olur.

---

[475] **Hayâl,** nr. 357, 5 Haziran 1877, (24 Mayıs 1293), s. 3-4.
[476] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[477] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[478] **Kahkaha,** nr. 21, 5 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 3.

Bütün bu yazılanlar etrafında şu sonuca varabiliriz: İstanbullular, köpeklere yaklaşım konusunda ikiye ayrılmış durumdadırlar. Köpekler karşısında toplum, farklı düşüncelerdedir. Toplumun bir kısmı, onların şehrin ayrılmaz bir parçası olduğunu düşünürken, diğer kısmı ise onlara edilen eziyetlerden ve şehirden ihraç meselesinden yakınır. Dolayısıyla, 1870'li yıllarda yaşayan İstanbullular, köpeklere karşı ortak bir tavır geliştirememiştir.

2.3 GİYİM-KUŞAM, MODA VE DAVRANIŞLAR

İlk dönem mizah gazetelerinde sıkça karşılaştığımız konulardan biri de modadır.[479] Özellikle, batı tarzı giyinen "şık beyler"[480] üzerinde ısrarla duran gazeteler, onlarla alay etmekten kendilerini alamamışlardır. Medeni olmak, alafrangalaşmak[481] uğruna bu beylerin kendilerine yakıştırdıkları hâller ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Beylerin yanı sıra "şıllık"[482] olarak adlandırılan kadınlar da

---

479 "*Modanın Osmanlı cemiyetinde rağbet görmesi israf ve gösteriş zihniyetinin toplum içinde yayılmaya başlaması ile doğrudan alâkalıdır ki bu; çözülme devrinin karakteristiğini oluşturur. İstanbul'da gösterişe yönelik tüketim, özellikle Kırım Savaşı'ndan (1853-1856) sonra artar. Lükse yönelik eşyaların tüketilmesinde bir artış göze çarpar. Cevdet Paşa'ya göre bunun sebebi bir taraftan aşar vergisinin bol kazançları ile zenginleşen Sadrazam Reşid Paşa ve onu izleyenlerin bu bol para ile serbestçe para harcamaya başlamaları, diğer taraftan Nil'e nazır altın madenlerinden zengin olan Türk kökenli Mısır Paşalarının ve ailelerinin kazanmış oldukları bu paraları rahatça harcamaya başlamalarıyla ilgilidir. Bu süreç, İstanbul'da Avrupai hayat tarzının taklit edilmesini hızlandırmıştır.*" Fatma Karabıyık Barbarosoğlu, **Modernleşme Sürecinde Moda ve Zihniyet,** İz Yay., İstanbul, 1995, s. 115-116.

480 "*Sürmeli gözleri süzgün, cepleri üzgün, fakat yüzlerinde düzgün, göğüslerinde kolalı önlük, burunlarında mavi gözlük, parmaklarında yüzük, dik yakalı, ağızları kalabalık, zampara azmanı yılışkan ve yapışkan, baston yutmuş gibi dimdik dolaşan şıklar!...*" Sadri Sema, **Eski İstanbul Hatıraları,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 79.

481 "*Alafranga kavramı, Osmanlı'da, İkinci Mahmut devrinde, başlatılan Avrupalı (Frenk) usulüne uygun yaşayış ve kıyafet ıslahatıyla toplumumuza girmiştir. Yüzyıllardan beri kullanılan kaftan, cepken, cübbe, vb. yerine setre denilen, uzunca etekli, ön ilikli, Avrupa kesimi ceketler; altta da, şalvar, çakşır, potur, vb. yerine setre pantolon denilen pantolon giyilmiştir. Sultan Abdülmecit dönemi, Kırım Savaşı sırasında (1853-1855) bütün memurların setre ve setre pantolon giyilmesi zorunlu hale getirilmiştir. Setre ve pantolon giyiminden bir süre sonra, 1860-1875 arasında, kolalı gömlek (Frenk gömleği) ve boyun bağı da kullanılmaya başlanmıştır. Bunlar, özellikle gençler arasında şıklık ve alafrangalık işareti sayılmıştır.*" İlbeyi Özer, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yaşam ve Moda,** Truva Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2006, s. 33-34.

482 "*Yaşmaklı, feraceli, çarşaflı, yeldirmeli, peçeli, hotozlu, başörtülü, yemenili, entarili, kostümlü, fistanlı, pelerinli, eteklikli, blûzlu, gömlekli, bornozlu, şallı, atkılı, mantolu, yamalı yeldirmeli, soluk başörtülü; beyaz, siyah, mavi, hasır, kumaş, örgü, yün, çiçek demeti ve zerzevat sepeti şapkalı; al, mor, yeşil, pembe, ipek, keten, sadakor, tül, kordelâ, bulut şemsiyeli; bağa, fildişi, sedef saplı, aynalı, şeffaf, çiçek yaprağı, köpük yelpazeli; şıkır şıkır altın bileziklerle, salkım salkım elmas küpeli;*

eleştirilerden nasiplerini almış ve alay konusu olmuşlardır.[483] Özellikle, bu kişilerin giyim ve yaşayış tarzlarına takılan mizah gazeteleri, çeşitli karikatürlerle de düşüncelerini desteklerler.

Alafrangalık dediğimiz kavramla tanışmamıza sebep olanlar, Avrupa ile ilk tanışanlardır; yani bu yaşam tarzını orada görerek, kendi yurtlarına getiren elit ve zengin kesimdir. Bahsi geçen yeni yaşam tarzı, seçkin paşalar tarafından Osmanlı'ya getirilmiş, ardından da onların çocukları vasıtasıyla, gençlerin hatırı sayılır bir kısmına yayılmıştır.[484] Günümüzde "Frenk tarzında", "Frenklerin töre, âdet ve hayatına uygun, Frenklerle ilgili, alaturka karşıtı" olarak ifade edilen kelimenin sözlüklere girişi ise 1890'lardan sonradır.[485] *Letâif-i Âsâr*'da karşılaştığımız bir metinde alafranga olan kişilerin duruş ve etrafı süzüş şekilleri şöyle tasvir edilmiştir:

> "*Alafranga olacak zat çenesini hulkuma doğru basıp, çene ile hulkumun ara yerinde bir çene-i sâni çıkarıp avurdunu şişirterek herkese hışm u gazibâne bakıp, acaba benim akranım bir daha var mı gibi kemâl-i taaccüb ve ta'ziminden nefesinin ekserisini burnundan alıp verecektir. Dudaklarını çene-i evvel ile karışık burnunun ucu ile müsavi tutup ne açık ve ne kapalı tutulacaktır.*"[486]

---

pırlanta, gül yüzüklü; katmer katmer inci gerdanlıklı; düğme botlu; çedik pabuçlu, yırtık kunduralı, takunyalı, incili boncuklu, oyalı, kordelâlı, sürmeli, pudralı düzgünlü; allıklı, rastıklı yapma benli cennet melekleri, İsa çiçekleri… Şıllıklar…" Sadri Sema, **Eski İstanbul Hatıraları,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 79.

483 Osmanlı kadınları Batılılaşmaya çalıştıkça, Batılıların da alay konusu olmakta ve bu hâlleri onlar tarafından "gülünç" olarak nitelendirilmektedir: "*Ev içi kıyafete gelince, daha varlıklı sınıflara mensup Osmanlı kadınlarının günümüzde ne giymediğini söylemek zordur, çünkü birçoğu göz alıcı kıyafetini maalesef bırakarak, çoğu kez Paris modalarının bir karikatüründen ibaret elbiseleri tamamen ya da kısmen benimsemiştir. Daha önce mefruşat vesilesiyle değindiğim gibi, Şarklılar her zaman alışkın oldukları ortamın yerine yabancı bir ortamı geçirmeye kalkışınca, renk ve malzemeye ilişkin uyum anlayışını sanki büsbütün yitirirler. Türk hanımlarının yakın dönemde ulusal kıyafetlerini bırakıp süslü Batı elbiselerinin taklitlerini benimsemeleri genellikle hem gülünç, hem de acınacak bir sonuç doğurmuştur.*" Lucy M. J. Garnett, **Türkiye'nin Kadınları ve Folklorik Özellikleri,** Çev. Nurettin Elhüseyni, Oğlak Bilimsel Kitaplar, İstanbul, 2009, s. 500.

484 Soner Akpınar, "Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Romanlarında 'Alafrangalık' Teması'", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Volume 1\4 2008, s.63.

485 Meral Demiryürek, "*Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Değişen Moda Anlayışının Edebiyata Yansımaları (1860-1923)*", **Turkish Studies,** Volume 5\3 2010, s. 1012-1013.

486 **Letâif-i Âsâr,** nr. 43, 6 Eylül 1871, 20 Cemaziyelahir 1288, 25 Ağustos 1287, s. 2-4.

Alafrangalık[487], burnundan nefes almayı; yani insanlara hışm ile bakmayı gerektiren bir hâldir.

Medeniyet kavramı etrafında hayatımıza giren birçok yeni hâl, mizah gazetelerini bu kavram etrafında düşünmeye itmiştir. Çünkü medeniyetin[488] getirdikleri kadar götürdükleri de vardır ve elimizden gidenler hep olumlu şeylerdir, gelenlerse "lüzumsuz"dur:

> "*Medeniyet*[489] *bize ne fâide hâsıl etti. Medeniyet geldi altınlı, elmaslı, gümüşlü şeylerimizin lüzûmu olmadığını teferrüs ettik. Ettik ama iyi etmedik, vâkıâ bunların lüzûmsuz olduğu sahih ve paraları böyle şeylere verip habs etmek akıllılık değildir. Lakin bize bunların fenalığını işrâb edenler ne vakit elimizden çıkarsak para edecek şeylerimizi bir sene sonra, bir para etmeyecek eşyâya tebdil ettirerek hem mücevherâtımızı hem bedellerini gâib ettirdiniz. Medeniyette orta oyunu gibi rezâletler lâyık değildir dediler. Biz bu nev-hakikat muvâfık-ı akl u hikmet gördük lâkin onun yerine tiyatrolar icâdıyla ahlâkımızı kat kat ziyâde ifsâd ettiler. Medeniyette ayaklara kaba saba ayakkabıları giymek yakışmaz dediler. Hem rahat ayaklarınızı nasırlara dûçâr hem kesemizi bir sene*

---

487 "*Avrupa üslûbunda manâsındaki 'alafranga' tabiri, Avrupanın 'Türk usulü' manâsında XVII. yüzyılda kullandığı 'alaturka' karşılığı kullanılmaya başlanır. Alaturka zamanla 'Şarklılık', alafranga da sathi, şekli 'Batılılık' manâsını kazanır.*" Soner Akpınar, "Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Romanlarında 'Alafrangalık' Teması", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Volume 1\4 2008, s. 63.

488 "*Osmanlılar, on sekizinci yüzyılın ortalarında Avrupa'da kullanılmaya başlanan civilisation kelimesini Osmanlıcaya 'medeniyet' diye aktarmış ve bu kavram Osmanlı dilinde siyasal bir sistemi ifade eden bir anlam kazanmıştır. Arapça 'medine' kelimesinden türetilen medeniyet, tüm Avrupa'da geçerli olduğuna inandıkları laik bir siyasal sistemdi Osmanlılara göre. Eserleri Osmanlı aydınları tarafından çok iyi bilinen on dördüncü yüzyıl İslam filozofu İbn-i Haldun, medeniyet kelimesini çöl hayatının zıddı, kentte yaşamanın bir sonucu olarak ortaya çıkan ayrı bir hayat tarzı anlamında kullanır.*" Fatma Müge Göçek, **Burjuvazinin Yükselişi, İmparatorluğun Çöküşü Osmanlı Batılılaşması ve Toplumsal Değişme,** Çev. İbrahim Yıldız, Ayraç Yay., Ankara, 1999, s. 263.

489 "*Türkçede 'medeniyet' diye bir kelime, şimdilik bildiğimize göre ilk defa Sadık Rifat Paşa tarafından 1838'lerde kullanılmıştır. Bu kelimenin türediği m.d.n. kökünden bazı kelimeler daha ortaçağlarda da kullanılmıştı. Ancak kasdedilen anlamda kullanılması yeni olup, muhtemelen 1835'den sonra ve 1840 dolaylarındadır. Sadık Rifat Paşa'da, kullandığı asıl kelime olan 'sivilizasyon'u tarif eder gibi kullandığı iki kelimeden birisi olarak görülmüştür: Usûl-i me'nûsiyet ve medeniyet''*Tuncer Baykara, **Osmanlılarda Medeniyet Kavramı,** IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007, s. 54.

dayanıp yirmi beş kuruşa alınan yemenilere bedel üç ayda yüz kuruş vermek zararına icbâr ettiler. Biz medeniyetin muhassenâtını bilir ve tasdik ederiz. Lakin başka taraftan alınan medeniyet, işte böyle taklitten ibaret olur. Bize medeniyeti tarif edenler babamızın oğlu değil elbet kendi menâfileri için ederler ve onların bizden fâidelenmesi aks-i kaziyeyi icâb edeceği yani bizim onlardan mutazarrır olmamızı iktizâ eyleyeceği âşikâr olduğundan eğer biz medeniyet ister isek kendi medeniyetimizle temeddün etmeliyiz."[490]

Batı karşısında savunmacı bir bakış yansıtan bu cümlelerde, ilk dönemlerden itibaren yerli bir duruş sergilenmeye çalışıldığını görüyoruz. Batı medeniyeti, kendisini Osmanlı toplumunda bir güç olarak göstermeye başlar. Bunu, insanların kıyafetlerinin ve yaşam tarzlarının yavaş yavaş değişmeye başlamasından anlıyoruz. Avrupa modasına uygun kıyafetler, silindir şapkalar, zarif bastonlar, süs köpekleri, piyano dersleri, Fransızca dersleri, opera, dans ve balolar, batının edebî türleri gibi bir dizi toplumsal etkinlikle beraber, bu değişim gözle görünür hale gelmiştir.[491]

Medeniyet kavramı etrafında oluşan alafrangalık, beraberinde birçok olumsuzluğu da getirebiliyordu. Bunlardan biri ise olumlu gelenek ve göreneklerin yitirilmesidir. En basit örnekle ifade etmek gerekirse, medeniyet denilen kavramla ekmeğe gösterilen hürmet bile yitirilmiş ve "şık beyler" yerde gördükleri ekmeğin üstüne basıp geçer hâle gelmişlerdir. Bu durumun şiddetle eleştirildiği bir yazı ise *Hayâl*'de neşredilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman'ın pirinç sularının lağıma karışmaması için yaptırdığı yol ile o günkü "şık beyler"in "medeni" hâlleri karşılaştırılarak, duruma ilginç bir yorum getirilmiştir:

"*Süleymaniye Câmi-i Şerif'i ki hemân İstanbul'un göbeğine karib bir mahal olup bir tarafında Bâb u Alây-ı Seraskeri ve diğer tarafında Bâb-ı Fetvâ-yı Penahi bulunduğu halde Tiryaki Çarşısı'nın alt başında bir*

[490] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 22, 14 Ekim 1871, 29 Recep 1288, 2 Teşrinievvel 1287, s. 2-3.
[491] Fatma Müge Göçek, **Burjuvazinin Yükselişi, İmparatorluğun Çöküşü Osmanlı Batılılaşması ve Toplumsal Değişme,** Çev. İbrahim Yıldız, Ayraç Yay., Ankara, 1999, s. 265.

selhhane küşad olundu. Ahali arzuhal verdi, mazbata yaptı, uğraştı hâlâ da uğraşıyor men'ine muvaffak olamadı. Daha doğrusu şimdiye kadar ne tarafa beyân-ı hâl olunmak icâb edeceğini öğrenemedi. Şehremâneti'ine müracaat etti, ha evet dediler. Lakin bir semere görülmedi. Bazıları, yanlış mahalle müracaat ettiniz Bâb-ı Zabtiye'ye gitmek icab eder dediler şimdi de oraya müracaat edecekler. Daha garibi cennetmekân Sultan Süleyman tâbe serâhu hazretleri imâret-i âmirelerini inşâ buyurdukları zaman yıkanan pirinç suları lağıma karışmamak için sâhile kadar mahsûsan bir yol yapmışlar, müşarünileyh hazretlerinin o kadar akçalar sarfıyla inşâ buyurdukları o yola bugünkü gün mezkûr selhhânenin çirkâbı akmaktadır. Vâkıâ medeniyet-i cedideye göre, bunda bir beis görülmüyor. Eski vakitlerde yere düşürülmüş olan ekmek ufakları ve hatta gerek yazılı gerek yazısız kâğıt parçalarını gördükleri gibi kaldırıp duvar kovuklarına sokarlardı. Şimdiki şık beyler ise ayaklarıyla basıp mahvediyorlar. O cihetle pirinç suyu için mahsûsan yol yapmayı efkâr-ı bâtılaya haml ile çirkâb karışmasında bir beis görmüyorlar. İşte medeniyet-i hâzıramız bundan kıyâs oluna."[492]

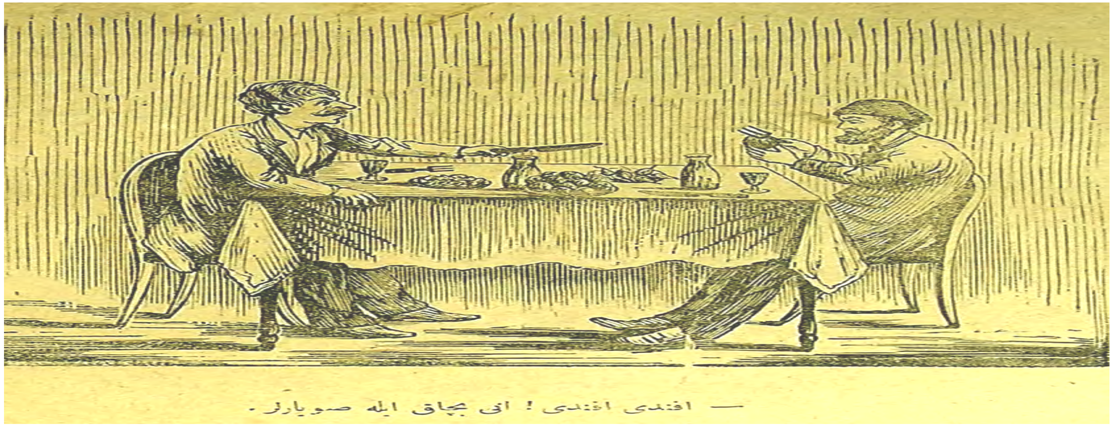
Medeniyetin getirdiği modalara bir türlü anlam veremeyen gazeteler, bunlardan biri olan "intihar modası" ile karşılaştıklarında tümden şaşırırlar. İntiharın moda haline gelmesi bir yana, para kaybı yüzünden insanların canlarına kıyıyor olması, *Hayâl* gazetesini şaşkına çevirmiştir. "Her Senenin Modası Var!" başlığı ile verilen metinde şunlara yer verilir:

"*Bu senenin modası da kendi kendini öldürmekmiş. Bu sene delilik bunu getirmiş ne yapalım. Bunda kimsenin kabahati yok. Ancak şâyân-ı dikkat şurası ki bu sene kendi kendilerini öldürenler para gayb ettikleri için öldürüyor. Zirâ her gün bu yolda havâdisler işitiliyor. Ve hemân her gün para gayb etmek yüzünden kendini öldürenler duyuluyor. Vâkıâ mukaddemleri de ara sıra böyle şeyler vukû' bulurdu. Lakin ekseriyâ aşk*

[492] **Hayâl,** nr. 65, 20 Mayıs 1874, (8 Mayıs 1290), s. 1.

ve alâka sebebinden zuhûr ederdi. Aşk ve alâka ise hisse merbût bir keyfiyet olduğundan, dûçâr olanlar tesirinden mağlub olarak böyle bir hâle cür'et etmelerine ma'nâ verilebilirse de para gayb ettikleri için kendi kendilerini telef edenlerin hâllerine bir ma'nâ verilemez."[493]

Medeniyetle beraber yeme içme kültürümüz de değişmiş; ancak geleneksel yapıya alışmış olanlar için yeni sofra âdâbına uymak, hayli zor olmuştur. Artık masada olan yemekler, çatal ve bıçak adı verilen nesnelerle yeniyordur. Fakat, bu duruma alışmak, Osmanlı için biraz zaman almıştır. Batılı bir "medeni" ile geleneksel tarzda giyinmiş bir Osmanlı'nın oturduğu masayı yansıtan aşağıdaki karikatür, bize bu durumu iyi bir şekilde yansıtır. Osmanlı insanının, Batılı soyma âdâbı karşısındaki konumunu anlatan ve *Hayâl* gazetesinin 7 Nisan 1877 tarihli, 340. sayısında yer alan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "-Efendi efendi! Onu bıçak ile soyarlar."



Resim -26 Hayâl, nr. 340, 7 Nisan 1877, (26 Mart 1293), s. 4.

'Medeniyet"in sonucu olan 'şıklar', kendilerine sürekli olumsuz eleştirilerde bulunan mizah gazetelerinden şikâyetçi olmuşlardır. Setrî ile gezen kişilerin, kolalı yakalıklarla gezenlerden üstün olamayacağını düşünen şık ve şıllıkların avukatı, güya onları savunmak ve ihtarda bulunmak için, *Latife* gazetesine bir varaka gönderir. Gazetenin kendi ürünü ve ironi olan bu varaka aynen şöyledir:

[493] **Hayâl,** nr. 74, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 1-2.

"Letâfetlü Latife Beyefendi,

Şık ve şıllıklar hakkında gerek sizin ve gerek hem-mesleğiniz Hayâl, tarafa mukalik yazdıkları sözleri birer birer nazar-ı mütâlaa-i avukatkârânemden geçirdim. İnce eledim, sık dokudum. Bu misillü sözler, medeniyet taraftarı olacak gazetelerin ağzının kaşığı olmadığını ma'atteessüf beyân eylemekten kendimi bir türlü geri alamadım. Çünkü yakası düşük bir setri ile gezenler, nasıl yakası kolalı yakalıklı beylere müreccah olabilir? Yüzün gözünü layıkıyla kapayan kadınlar, yüzü gözü açık olanlar kadar ne keyfiyetle dünyâsını görebilir? Şimdi âlem, âlem-i medeniyettir. Medeniyet ise şimendiferlerle, balonlarla tayy-ı menzil edercesine terakki yolunu tuttu. Gözü açılan ve hatta gözlüğün ilâvesi cihetiyle dört gözle cihâna bakan şık ve şıllıklar sayesinde terakki ediyor. Binâenaleyh, artık ihtiyâr-ı sükût etmez isen şık ve şıllıklar tarafından bu sözlerinizin reddine ve lâzım gelen müdafaaya avukat tayin olunduğumu size resmen beyan ederim. İmza Avukat Ağzı Kalabalık"[494]

Tiyatro gazetesi ise şıkların anlaşılamayan tavır ve davranışlarına daha fazla dayanamayarak, "Fal" başlığı altında ve uyarı niteliğinde, bir yazı kaleme almayı gerekli görür. Şıkların içinde bulundukları hâlin yanlış olduğunu vurgulayan gazete, onları doğru yola davet eder:

"Ben sizin tutumunuzdan bir şey anlayamıyorum. Efkârınızca bir kişi medeni olmak için gözlük takınmalı. Bastonla, moda Avrupa kullanmalı. Borç edinmeli. Pederinin kesesini boşaltıp, kahve şantan kızlarına vermeli imiş. Bu tarikte insan felâh bulamaz ve tuttuğunuz meslekte daha biraz devam edecek olursanız, sonunda fenâ hâle dûçâr olacaksınız. Arkanıza düşen çalgıcı kızları sizi seviyor zannetmeyin. Onlara kim para verirse onu severler. Hattâ bu hâlimle beni bile severler. Birçok terziler, kunduracılar haftada bir iki defa evinizin kapısını çalarlar. Uşak da 'Uyuyor.' yahud 'Uyumuyor da kuruntu kuruyor.' deyip biçâreleri avutur.

[494] **Latife,** nr. 35, 2 Şubat 1875, 20 Kanunusani 1290, 25 Zilhicce 1291, s. 1.

Yaptığınız işleri pederleriniz duymuyor zannedersiniz. Duyarlar, kuzularım duyarlar. Fakat yüz almayasınız diye seslerini çıkarmazlar. Çalgıcı kızlarının sizi yalandan sevdiği gibi siz de maârifi seversiniz. Uykuyu çok seversiniz. Yakında deniz aşırı bir yere gideceksiniz. Fakat bu seyahatin araba ile mi kayıkla mı icrâ edileceğini bilmiyorum. Şu gördüğünüz mavi taşlar size dargın olan 'medeniyet' ile 'maarif'tir. Bir yabancı bulun da onlarla barışmaya çalışın. Maslahatın ne olduğunu anladınız a! Kendinizi evirip çevirin de ona göre ıslâh-ı hâl edin."[495]

2.3.1 Şıklar

2.3.1.1 Giyim-Kuşam ve Dış Görünüşte Değişiklik

1870'li yılların modası[496] hakkında bize bilgi veren, aslında bu yeni moda ile alay etmek için oluşturulmuş bir nizamname, *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkar. "Yeni Süs Modası Hakkında Nizamname ve Tarife" başlığıyla neşredilen metinde, yeni modaya uyanların hali, ayrıntılı bir biçimde tasvir edilmiştir. Bu nizamname her ne kadar mizahî dille yazılmış olsa da dönemin geçerli giyim tarzını vermesi bakımından oldukça gerçekçidir:

"*Birinci Madde: Saçlar uzun ve gayet yağlı ve tarak ile öne taranmış ve arka tarafı yani ensesi yarık olacaktır ve şakakları kulaklarının memelerine musavi olurcasına uzun olacaktır.*

---

[495] **Tiyatro,** nr. 84, 17 Nisan 1875, (11 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.

[496] "*Osmanlı İmparatorluğu'nda moda terimi, batılılaşma çabalarının yoğunlaştığı 18. yüzyılın sonlarına doğru dünyanın diğer pek çok ülkesi ile paralel olarak yakın bir zaman diliminde telaffuz edilmeye başlamıştır. Osmanlılarda moda kavramının kullanılmaya başlamasının Avrupa'dan sonra olduğu düşünülse de, aslında modanın Avrupa'dan taklit olarak alınıp kullanılmasından dolayı bu düşüncenin oluştuğu, Osmanlı'nın modayı Avrupa ile aynı anda uyguladığı kaynaklarda görülmektedir. Pek çok moda tarihi ile ilgili yayında modanın başlangıç tarihi olarak 1789 (Fransız İhtilali) veya 1900'ün (endüstri devriminin başlangıcı) milat olarak alındığı düşünüldüğünde, Osmanlı'nın moda konusunda Avrupa'yı sürekli olarak ve oldukça yakından takip ettiği sonucuna ulaşılabilir.*" Fatma Koç, Emine Koca, "Geleneksel Giysi Tarzlarının Değişimi ve Türk Modasının Oluşumunda İstanbul", **7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi Türk ve Dünya Kültüründe İstanbul Bildiriler IV,** Atatürk Kültür Merkezi, Konya, 2012, s. 571-572.

İkinci Madde: Eğer var ise bıyıklar (kozmetik) yağı ile yağlanıp gayet sivri ve sakalı dahi önüne taranıp ördek kuyruğu gibi kuyruk olacaktır.

Üçüncü Madde: Başında bulunan fesi[497] *ufak olup, püskülü mai ve uzun*[498] *ve yakalık dik olup kafası kazıklanmış gibi yukarı doğru duracaktır ve yeleğin önü ziyade açık ve setri veyahud ceketin etekleri kısa ve pantolon pek ziyade dar ve paçası yarık olacaktır. Eğer arkasına giydiği ceket ise yan cebinde beyaz bir mendil bulunup ucu dışarı çıkacaktır.*

Dördüncü Madde: Ayakkabıları yani potin gayet dar olup yüzü kesilmiş olacaktır.

Beşinci Madde: İşbu ta'dâd olunan elbise cedid olmayıp eski ve yakası bağlı olup; fakat uşağın giydiği elbise gayet yeni ve temiz olacaktır.

Altıncı Madde: Efendi kira beygiriyle gelip gidip uşak âlâ Arap atı ile gezecektir ve efendinin cebinde tütün kâğıt ile olup uşağın ise cebinde bir âlâ gümüş ve savatlı kutu olup içinde hazır yapılmış sigara bulunacaktır."[499]

---

[497] "*Osmanlı İmparatorluğu'nda giyimde statüyü temsil eden bir unsur özellikle başlıktır. Bu bakımdan II. Mahmut'un fes giyme mecburiyetini şart koşması Müslüman vatandaşların gayri Müslimler ile aynı statüde görülmesi olarak algılanmış ve bu bakımdan fesin kabul edilmesinde güçlüklerle karşılaşılmıştır. Cemaatlerin kılık kıyafetlerinde Tanzimat sonrasında dikkat çeken yön, ayrımcılığın terk edilerek ortak semboller üzerinde ittihad-ı Osmani anlayışını yaşama geçirme düşüncesinin hakim olmasıdır. Milliyetçilik düşüncesinin çok uluslu imparatorlukların kâbusu haline geldiği 19. yüzyılda, fesin Osmanlı ruhunu yansıtacak ortak bir sembol olarak yaygınlaşması, bir anlamda çok uluslu imparatorluğun, Osmanlıcılık anlayışının aradaki her türlü farkı gölgeleyen adeta örten simgesel bir ifadesiydi. Devletin ayrımcılığı kaldırma konusundaki girişimleri, karşı çıkanlar olduğu kadar birçokları tarafından da memnuniyetle karşılandı. Fes, redingot ve pantolon devlet görevlisi sınıfların yeni üniforması haline geldi.*" Emine Koca, "18. ve 19. Yüzyıl Osmanlı Erkek Modası", **Türk-İslâm Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi,** S. 7\Kış, Konya 2009, s. 75.

[498] "*Kavuk zamanından sonra fes giyilmeye başlanınca, Mahmudi denilen fes kalıbı icat edilmiştir. Mahmudi fes kalıbı, altı dar, üstü geniş, üzerine mavi ipek püskül örtülü, arkaya gelen püskülün üstüne oymalı kâğıttan bir süs takılıymış. Mecidi fes kalıbı, Mahmudi kalıbın aksi olarak, altı geniş, üstü dar, sahan kapağı şeklinde, kulak hizasına kadar uzun siyah bir püskül… Aziziye fes kalıbı, aynı Mecidiye kalıbı gibi idi. Fakat alt tarafı biraz daha yayvanca idi. Hamidiye fes kalıbı, bugün Mısırlıların giydikleri biçime yakın, üstüvani şekilde idi.*" Musahipzade Celal, "İstanbul'da Giyim Kuşam", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt II, Fasikül 18, İstanbul, 1985, s. 565.

[499] **Letâif-i Âsâr,** nr. 26, 1 Temmuz 1871, 12 Rebiülahir 1288, 19 Haziran 1287, s. 2.

Dönemin "şık" beylerinin ne halde olduklarını net bir şekilde izah eden bu metinle, aynı zamanda bu kişilere karşı olumsuz bir eleştiri de getirilmiş olur.

1870'li yıllarda, beylerin kıyafetlerinde görülen kimi değişimler ve "garip" haller mizah gazetelerince şaşkınlıkla karşılanmıştır. *İbretnümâ-yı Âlem,* "*Genç beylerin tek gözlük kullanmasına, sivilize beylerin paçaları yırtık, gömlek kolları bir karış çıkık olmasına taaccüb ederim.*"[500] diyerek, medeni olmak adına yapılan bu değişimlerden hoşnut olmadığını belirtir. Aynı gazete, yine şıkların tek gözlük kullanma modasına işaret ederek, bir başka nüshasında neşrettiği "Olmaz" başlıklı metinde, "*Şık beyler de tek gözlüksüz olmaz.*"[501] cümlesini yazmıştır. *İbretnümâ-yı Âlem,* 27 Ekim 1871 tarihli nüshasında ise bu sefer şık beylerin paltolarına değinir. Şıkların paltoyu giymek yerine, onu kollarında taşımalarıyla alay eden gazete, bu durumun bir kural haline geldiğini belirtir:

> "*Hava ne kadar soğuk olursa olsun şık beyler donacak, titreyecek, pancar gibi kızaracak, yine zarafete halel ve alafrangalığa kelal gelmemek için paltolarını kollarında tutacak ve arkalarına giymek hakaretini kabul ve irtikab etmeyecektir.*"[502]

Şıklık konusunda ölçüyü kaçıran beyler, halkın nazarında da hoş karşılanmıyor olacaklar ki yine *Letâif-i Âsâr*'da halktan biri tarafından, şıklar için yapılmış şu yoruma yer verilmiştir:

> "*Önündekini görmemek için gözüne gözlük koymuş a, zâhir matem alâmeti olmalı. Ellerinde de siyah eldivenleri var ya o cânım salkım saçak boyunbağına ne buyurursunuz. Lakin ne kadar fena canım bunun burası seyir mahalli değil a fuhşiyatı biraz noksan etseler olmaz mı?*"[503]

---

[500] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 20 Ağustos 1287, s. 2-3.
[501] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 13, 16 Eylül 1871, 1 Recep 1288, 4 Eylül 1287, s. 2.
[502] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 28, 27 Ekim 1871, 12 Şaban 1288, 15 Teşrinievvel 1287, s. 1-2.
[503] **Letâif-i Âsâr,** nr. 86, 25 Mart 1872, 15 Muharrem 1289, 13 Mart 1288, s. 3-4.

Şıkların dikkat çekici bu giyinişlerine bir anlam veremeyen sıradan kişiler, onların işi fazla abarttıklarını düşünmektedirler.[504]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede seyyah, kendisine Türk bir hoca bulamayacağını anlayınca, Türklerin âdetlerini bilsin de ister Rum ister Ermeni olsun diyerek, hotel sahibinin ecnebi hoca bulma teklifini kabul eder. Bir hafta içerisinde dört beş hoca değiştiren seyyah, gelen hocaların hiçbirisinin Türklerin geleneklerini tam anlamıyla bilmediğini anlayınca, hotel sahibinin Hristiyanları maarif konusunda daha ileride göstermesine anlam veremez. Seyyah, aynı şehirde yaşamalarına rağmen, insanlar nasıl olur da birbirlerinin âdetlerini bilmezler, buna şaşar kalır. İlk gün geldiğinde, insanların kıyafetlerine bakarak şehirde bir karnaval olduğunu zanneden Amerikalı, gün geçtikçe bu durumun her zamanki hâl olduğunu, şehirde karnaval diye bir şey olmadığını kavrar:

> "*İlk geldiğim gün ahâlinin kıyafetlerine bakarak karnaval zannedip birinci mektubumda sana da öylece bildirmiştim. Meğer bu zannım hilâf olup burası daima bu hâlde imiş. Her sınıf ahalinin birer kıyafet-i mahsûsâsı olduğu gibi hiçbir sınıfta bulunmayanlar da istedikleri şekl ü kıyâfete girip geziyorlar.*"[505]

Halkın erkeklerinin büyük bir çoğunluğunun fes tabir edilen kırmızı bir kavukla dolaştığını belirten seyyah, arkalarında da boyunlarından aşağı ilikli bir setri olduğunu söyler.

Hayâl, açık açık şıkları akıl hastasına benzeterek işin içine hakaret de katmıştır. Gelecek seneye dair tahminlerin yapıldığı bir metinde, şu hakaret içerikli

---

504 "*Paris ve Londra terzilerinin bütün marifetleri üç beş sene içinde İstanbul'da yayılıverdi. Yakalarına gül takmış, elleri yaz kış eldivenli, hezaren bastonlu şık beyler Küçüksu, Çamlıca, Kuşdili mesirelerinde arabalarından uzaktan uzağa göz süzen yaşmaklı hanımların karşısında zarafet yarışına çıkarlardı.*" Nureddin Sevin, **On Üç Asırlık Türk Kıyâfet Târihine Bir Bakış,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1990, s. 128.

505 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 17, 4 Haziran 1873, (23 Mayıs 1289), s. 2-3.

öngörüye yer verilmiştir: "*Beyoğlu şıklarının boğazlarına doladıkları beyaz ipek mendiller pek ince olduğundan, Dârüşşifâ müdürü bunların zincire tebdil olunmalarını teklif eyleyecek.*"[506] *Tiyatro* gazetesi ise "Dünyanın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler" başlıklı metinde, alâmetler arasında şıklara da yer verir: "*Şık beylerin pantolonlarının huni şekline girmesi.*"[507] dünyanın sonunun geldiğini bildiren bir işarettir.

Medeniyetle beraber anılan bir başka şey ise "şapka"dır.[508] Osmanlı'da normalde Müslümanlara ve yerli gayrimüslimlere şapka yasaktır. Ancak demek ki o dönemde farklı gözükmek, bazı yerlere girebilmek için, alafranga kişiler şapka takmışlardır. *Hayâl* gazetesine göre bu nesne, öyle kerâmetli bir şeydir ki şapkayı takan kişiler, istedikleri zaman gözden kaybolabilmektedirler. Üstelik şapkalı kişilerin söyledikleri yalanlar, herkese gerçek görünmektedir. Gazete, üstü kapalı bir şekilde, medeni olduklarını göstermek için şapka ile gezenlere gönderme yaparak, onların birer "terbiyesiz" olduklarını vurgular:

> "*Kapalı kapıların önüne gelince derhâl açılır. Fesin*[509]*, kavuğun giremediği yerlere girer. Her girdiği yerde riâyet görür. Fesin, kavuğun ayakta durduğu mahallerde oturur. Başında bulunduğu adamı her bir ulûm ve fünûna âşina ederek allâme-i dehr dedirttirir. Her sözüne dürr-i meknûn nazarıyla baktırır. Her şeyde haklı- her mahalde itibarlı-*

---

[506] **Hayâl,** nr. 43, 24 Mart 1874, (12 Mart 1290), s. 1-2.
[507] **Tiyatro,** nr. 10, 2 Mayıs 1874, (20 Nisan 1290), s. 3.
[508] "*İstanbul'da, İzmir'de ve imparatorluğun büyük kentlerinin çoğunda, kentte gezerken fes yerine, zarafetin simgesi soba borusu gibi şapkalardan giymeyi tercih eden zevki incelmiş ve gelişmiş kentsoylulara rastlanır. Her şeye karşın bu kişiler, muhafazakâr bir üst görevlinin karşısına çıkmak zorunda kalırlarsa giymek üzere, ceplerinde bir fes taşımak ihtiyatlılığını da gösterirler.*" Osman Hamdi Bey, Marie de Launay, **1873 Yılında Türkiye'de Halk Giysileri Elbise-i Osmaniye,** Çev. Erol Üyepazarcı, Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 1999, s. 17.
[509] "*Osmanlılar'da yüz yıla yakın kullanılan fes ile 1826'da denizciler sayesinde tanışıldı. Tunus'tan ordu için sipariş edilen fes, yıllar geçtikçe artan taleple çeşitlendi. 1828'den sonra resmi başlık olarak kabul edildi. Hatta, nerede ve nasıl giyileceği, hatta püskülünün şekli ve rengi nizamnamelerle düzenlendi.*" Tahir Gürsoy, **Dünden Bugüne Giyim Kültürü ve Moda**, 1. Cilt, Mithat Giyim A.Ş., İstanbul, 2004, s. 176-177.

namuslu gösterir. Terbiyesizliği terbiye addolunur. Yalan söylese gerçek görünür."[510]

Burada bahsedilen kişiler, muhtemelen Frenkler veya Frenk görünmeye çalışan alafranga kişilerdir.[511] Batılı ve medeni olduklarının bir göstergesi olan şapkayı takarak, her yerde sıradan halkın önüne geçtikleri vurgulanmıştır.

Özellikle gençlerden oluştuğu belirtilen "şıklar"a yüklenen *Hayâl* gazetesi, ileriki sayılarında bu beylerin bazı tavırlarını da değerlendirmeye alarak, alayının dozunu biraz daha arttırır. Denize bile gözlükle giren şıkların bu davranışına mana veremeyen bir okuyucunun varakası ve gazetenin varakaya verdiği cevap şöyledir:

"*(...) Bir de Beyoğlu'nun şık beyleri denize gözlükle giriyorlar! Hele bu modanın sebebini ta'mik-i fikr ettim bir türlü bulamadım. (...)*
KARAGÖZ
(...) Şık beylerin denize gözlükle girmeleri ise şimdi denizde yüzerken gazete okumak moda olduğundan onun içindir. Hattâ pek çok kimseler gece yattıkları zaman dahi rüyalarında kitap ve gazete okumak lâzım gelirse zahmet çekmeyerek okuyabilmeleri için gözlükle yatarlar. Ez'an cümle bizim muharrirlerin biri dahi bu sınıftandır."[512]

Gözlüğün yanı sıra, baston da şık beylerin vazgeçilmezleri arasındadır. *Latife* sayfalarında neşredilen bir "Sual-Cevap"da baston konusuna şöyle değinilir:

---

[510] **Hayâl,** nr. 92, 18 Temmuz 1874, (6 Temmuz 1290), s. 1.

[511] "*Fransız kültürünün etken olması nedeniyle yabancılara genellikle Frenk adı verilmiştir. Bu grubun taklit edilmeye başlanmasından sonra İstanbul kozmopolitleşmeye başlamış kahvehaneler ve dükkânlar ile Rum, giyimdeki modasıyla Fransız, birahaneleri ile Alman, musikisiyle İtalyan bir İstanbul yaşayışı ortaya çıkmıştır. Pera(Beyoğlu) yeni yaşam tarzının inşa edildiği bir merkez ve batıyı temsil eden kentsel bir mekan olmuştur. Giysilerdeki değişiklikler İstanbul'da öncelikle saraydan daha sonra da Pera'dan (Beyoğlu) etkilenerek değişime uğramıştır.*" Fatma Koç, Emine Koca, "Geleneksel Giysi Tarzlarının Değişimi ve Türk Modasının Oluşumunda İstanbul", **7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi Türk ve Dünya Kültründe İstanbul Bildiriler IV,** Atatürk Kültür Merkezi, Konya 2012, s. 567-568.

[512] **Hayâl,** nr. 86, 1 Ağustos 1874, (20 Temmuz 1290), s. 3.

“*-Şık beylerin sermayesi nedir?*

-Güzellik ile baston.”[513]

15 Aralık 1874 tarihinde çıkan *Letâif-i Âsâr*’da, şık beylerin saç ve sakal şekilleriyle ilgili bilgi bulmaktayız.[514] O dönemde, şıklar arasında yaygınlaşmaya başlayan “zülüf bırakma” modası, gazete tarafından ele alınmıştır. Zülüf bırakma konusunda, şıklar arasında tam bir nizam sağlanmamış olması, her şıkın kendine göre hareket etmesi, gazetenin dikkatini çekmiştir. Bütün şıkların zülüf boylarının aynı uzunlukta olmasını talep eden *Letâif-i Âsâr,* bu konudaki görüşünü de mizahi bir şekilde dile getirir:

“*ŞIK BEYLER KAMARASINDAN*

Şık modası olarak yasakçı bıyığı gibi şakaklarından saçlarına ilâveten sakal başlarından bırakılan zülüfleri yekdiğerlerine gayr-i mütenasip yani kimisi beş ve kimisi üç buçuk parmak uzunluğunda terk eyledikleri görülmekte olduğundan ve bu da umûm şıkların mütesaviyen icrâ-yı tezyinâta riâyet eylemeleri hakkında ekseriyet-ârâ ile kararlaştırılıp ol bâbda kaleme alınan lâyihaya mugâyir idüğinden bundan böyle mebhûsunanh olan zülüflerin bir ölçü tayiniyle al'el-umûm ölçüye tatbikan salıverilmesi için kamaraya müntehab sağ ve sol kol âzâları beyninde hali mübâhese cereyân eylediyse de bir tenbih hâsıl olamayıp dağıldılar.

LETÂİF

Mevsûk bir mahalden işitildiğine nazaran mezkûr zülüflerin uzatılması ne ölçü ve ne mikyâs üzerine kararlaştırılıyor ise ona tevfik olunmak için

---

[513] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 3 Teşrinievvel 1290, 5 Ramazan 1291, s. 2.

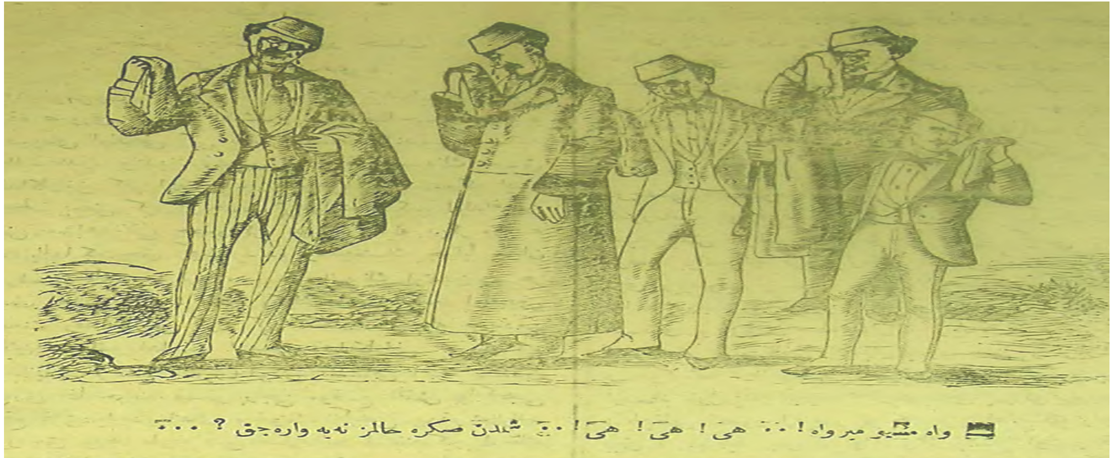
[514] “*Gündelik yaşamda giyimin yanı sıra berber dükkânları yeni stil saç modellerini, Pera'lı hanım ve beylerin hizmetine sunmaktaydı. İkinci Mahmut dönemiyle başlayan bu değişim, kadınlarda alında, iki kaş üstüne top kâkül bırakmaya, delikanlılarda ise saçlarını Avrupalılar gibi uzatıp yandan ya da ortadan ayırarak taramaya ve alınlarının üstüne kâkül bırakma şeklinde kendini göstermiştir. Önceleri çocuklar ve delikanlılarda görülmeye başlayan özenti Avrupa saç modası, birtakım muhalefete rağmen, kısa süre sonra toplumda yaygınlaşmaya başlamıştır. Osmanlı'da bıyık kesme modası kendini daha sonraları göstermiş, II. Meşrutyet sonrası özgürlükçü ortam içerisinde Amerikalı ve Avrupalı erkeklere özenilerek farklı tarzlarda kesilmiştir. Gerçi o dönem bıyıklarını keserek Avrupa erkeklerine benzemeye çalışanlar züppe olarak değerlendirilmiş toplumda makbul sayılmamışlardır.*” İlbeyi Özer, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yaşam ve Moda,** Truva Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 2006, s. 35-36.

nümûne olarak cuma ve pazar günleri birkaç hafta Beyoğlu'nda iki şık gezdirilecek ve ondan sonra ke'l-evvel muhtelif'ül-kıyâs zülüf salıverenlere serzeniş olarak zemm ü takbihle şıklıktan tard edilecekmiş."[515]

Şıkların aldığı en kötü haber ise Terzi Mir'in vefat etmesidir. Onun vefatının ardından şıkların ne yapacağına dair tahminler ise *Latife* tarafından şöyle yürütülür:

"*Terzi Mir'in vefâtı cihetiyle uşekâ cemiyeti dağılıp her biri bir köşede nihân olacaktır. Terzi Mir'in vefâtını bir sene geçer geçmez bütün şıkların elbiseleri palaspareye dönecektir. Uşekâ cemiyetinde Terzi Mir'in yerine Çıplak Mustafa'nın terzibaşısı ekseriyet-i ârâ ile terzibaşı intihâb olunmakla bu senenin elbisesi 'senpil' yani pek sade karakulak suyu gibi hafif olacaktır.*"[516]

Hayâl gazetesi, Terzi Mir'in ölümünden sonra şıkların düştüğü hâli bir karikatürle göstermek istemiş ve 20 Ocak 1875 tarihli, 135. nüshasında aşağıdaki karikatürü yayımlamıştır. Karikatürün altında şu cümle yer alır: "-Vah Mösyö Mir vah! Hey! Hey! Hey! Şimden sonra hâlimiz neye varacak?"



Resim -27 Hayâl, nr. 135, 20 Ocak 1875, (8 Kanunusani 1290), s. 4.

---

[515] **Letâif-i Âsâr,** nr. 4, 15 Aralık 1874, 6 Zilkade 1291, 3 Kanunuevvel 1290, s. 31.
[516] **Latife,** nr. 32, 19 Ocak 1875, 7 Kanunusani 1290, 11 Zilhicce 1291, s. 1.

Latife gazetesinin iddiasına göre, şıkların özelliklerinden biri de yanlarında mendil bulundurmamalarıdır. Bu durumun yol açtığı olumsuzluklar, *Latife* tarafından bir muhavere yansıtılmıştır:

"*Şıkın biri iki gün evvelisi Divanyolu'ndan gider iken sümkürür. Sümüğü yolda bir diğerinin üstüne gelince, herif hiddet ederek:*
-Hu bana bak, şıklık lâzım değil. Yanında mendil taşı a burnunu sil.
der. Şık da bilâ-fütûr:
-Hayır mendil taşımak şıklığa mugayirdir. Biz burnumuzu mendil ile silmeyiz. Böylece burnumuzu iki parmağımızla tutup şöylece sümkürürüz diyerek, herifin üzerine bir sümük daha atar."[517]

İlk dönem mizah gazetelerinde, şıkların genellikle bir şeye benzetilme gereği duyulduğunu, benzetilen varlığın da sıklıkla 'maymun' olduğunu görmekteyiz. Bu örneklerden biri karşımıza yine *Latife*'de çıkar: "*Bugün buradan üstü başı oldukça süslü bir şey geçti. Görenler reviş-i hâl ü etvârına bakarak kimi şık, kimi maymun diyerek hükmetti.*"[518] "Maymun" olarak nitelendirilen şıkları doğru yola getirmek için, pek çok kişi tarafından edilen nasihatler ise boşunadır; çünkü şıkların bu nasihatleri dinlemeye hevesleri yoktur. Dolayısıyla *Letâif-i Âsâr*, "*Şıkları utandırırım zannıyla çene yoranlara.*"[519] "Allah akıllar vere." diye dua eder.

Hemen hemen bütün nüshalarında şıklara yer veren *Latife*, onları sürekli olumsuz anlamda eleştirmekte ve şıkların birer maskara; yani soytarı olduğunu vurgulamaktadır:

"*Mevsimin hulülüyle karnaval*[520] *ve balolarda birtakım maske giyip yani maskara*[521] *olarak dans ve polka oynayan şıkların hengâm-ı tatilde ne*

---

[517] **Latife,** nr. 33, 25 Ocak 1875, 13 Kanunusani 1290, 17 Zilhicce 1291, s. 2.
[518] **Latife,** nr. 33, 25 Ocak 1875, 13 Kanunusani 1290, 17 Zilhicce 1291, s.3.
[519] **Letâif-i Âsâr**, nr. 9, 26 Ocak 1875, 18 Zilhicce 1291, 14 Kanunusani 1290, s. 78-79.
[520] "*Hristiyanların büyük perhîzat kesiminde kılık değiştirerek yaptıkları şenlikler.*" İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yay., Ankara, 2006, s.851.

kıyafette bulunmaları lazım geleceğine dâir şıklar cemiyetinde uzun uzadıya vuku bulan müzâkere arasında cemiyet-i mezkûre âzâlarından birisi ayağa kalkarak (Şıklarımızın giydikleri elbise ile girdikleri kıyafet ve kendilerine mahsus olan tavr u hareket dahi bir nevi maskaralık demek olduğundan, diğer sûrette kıyâfete ihtiyâç mess etmez.) diyerek eylediği nutku cümle tarafından tahsin olunarak bu sûretle müzâkereye netice verildiği işitilmiştir."[522]

Şıkların maskara olarak nitelendirilmesinin sebebi ise hep gülünecek bir hâlde bulunmalarından ileri gelir. *Letâif-i Âsâr*, "Zamane Gülünecekleri" başlığı altında, kimlere güldüğünü sıralarken, şıklara da bu yüzden yer vermiştir. Gazeteye göre, "*Centilmenlerle şıklar.*"[523] zamane gülünecekleri arasındadır. Şıkların maskara olarak nitelendirilmesinde pek çok sebep vardır. Bunlardan biri de yaz ve kış demeden sürekli uzun palto giymeleridir. *Latife* "Zamanımızda Moda Hükmüne Girenler" başlığı ile neşrettiği yazıda, şıkların bu modasını şöyle açıklar: "*Şıkların yaz ve kış uzun etekli palto giymeleri.*"[524], 1875 senesinde moda olan hâllerdendir.

Kimi şıklar, Kâğıthane'ye gitmek uğruna, başka bir şıktan ödünç palto alabilmekte ve o kişiyi zor durumda bırakabilmektedir. Aşağıdaki karikatürde, kolunda taşıdığı paltosu, kendisi gibi bir şık tarafından ödünç alınan kişi, kolu boş kalmasın diye pantolonunu çıkarıp kolunda taşımaktadır. *Tiyatro*'nun 30 Mayıs 1874 tarihli, 18. sayısında yayımlanan karikatürün altında şu ifadelere yer verilmiştir: "-Ya hu bu hal ne? –Ne yapayım birader. Şık beyin biri Kâğıthane'ye gideceğim diye bizim paltoyu aldı. Bana da kolu boş gezmek abes geldiğinden…"

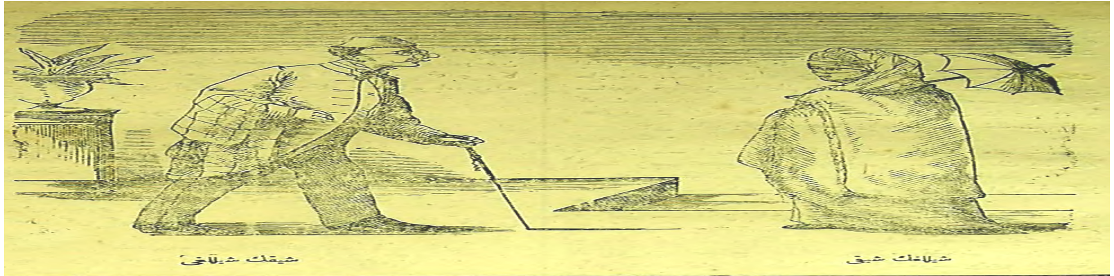
---

[521] "*Maskara veya mashara: 1. Zevklenme, istihza, eğlenme. 2. Gülünç, gülünecek, rezil, rüsva. 3. Herkesi güldürmek için basitleşen ve itibarını hiçe sayan (kimse) 4. Tuhaflıklar yapan, soytarı.*" İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yay., Ankara, 2006, s.. 1017.
[522] **Latife,** nr. 39, 20 Mart 1875, 6 Mart 1291, 10 safer 1292, s. 2-3.
[523] **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 24 Mart 1875, 15 Safer 1292, 12 Mart 1291, s. 115-116.
[524] **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 11 Nisan 1291, 14 Rebiülevvel 1292, s. 2.



Resim -28 Tiyatro, nr. 18, 30 Mayıs 1874, (18 Mayıs 1290), s. 4.

Hayâl gazetesinin 27 Haziran 1876 tarihli, 261. nüshasında karşılaştığımız aşağıdaki karikatürde şık beyin kolunda palto ile gezdiğini görüyoruz. O dönemde şıklar, paltoyu sırtlarına geçirmek yerine, kollarında taşımayı tercih ediyorlardı. Karikatürdeki kadının altında "şıllığın şıkı" yazarken, erkeğin altında ise "şıkın şıllığı" ifadesi yazmaktadır.



Resim -29 Hayâl, nr. 261, 27 Haziran 1876, (15 Haziran 1292), s. 4.

Hayâl, 12 Ağustos 1875 tarihli nüshasında neşrettiği "Karagöz Bil Bakayım Deli midir, Akıllı mıdır?" başlıklı metinde, "*Süslü Frenk gömleği*[525] *giymek için bir buçuk altına gömlekçi madamalara gömlek ısmarlayan şık beyler*"[526]in deli mi yoksa akıllı olduklarını sorarak, onların deli olduklarını ima etmiştir. Frenk gömleği giymenin yanı sıra kürk giymeye de meraklı olan şık beyler, *Hayâl*'in 11

[525] "*Bugün de giyilen gömlektir. Batı'dan geldiği için 'Frenk Gömleği' denir. Eskiden yedek manşet ve yaka ile satılırdı. Yakalar ve manşetler kola ile sertleştirilirdi. Frenk gömleği, önceleri sadece özel günlerde ve törenlerde giyilirdi. Özellikle yüksek devlet memurları kullanırdı. Abdest alırken ve namaz kılarken kullanımı rahat olmadığı için halk tarafından çok zor kabullenildi.*" A. Tahir Gürsoy, **Dünden Bugüne Giyim Kültürü ve Moda,** 1. Cilt, Mithat Giyim A.Ş., İstanbul, 2004, s. 176.

[526] **Hayâl,** nr. 181, 12 Ağustos 1875, (31 Temmuz 1291), s. 1-2.

Şubat 1874 tarihinde ve 29. sayıda yayımladığı bir karikatürde eleştiri konusu olmuşlardır. Karikatürün altında, hayvanların ağzından yazılmış şu cümleye yer verilir: "Her ne kadar ayı, kurt, tilki diye bizi tahkir ederlerse de kış gelince postumuza sığınmakla kesb-i gurur ve mefharet eylerler."



Resim -30 Hayâl, nr. 29, 11 Şubat 1874, (30 Kanunusani 1289), s. 4.

Hayâl gazetesi tarafından verilen ve İstanbul'da mevcut körlerin sayılarını, kör olma sebepleriyle gösteren mizahi bir istatistikte, yine şıklara değinilmiştir: "*Gençlikte şıklık budalalığıyla gözlük (ve hususiyle tek gözlük) kullanmaktan 71327*"[527] kişi kör olmuştur. Gözlüğün yanı sıra, şıkların sıklıkla kullandıkları ve yanlarından eksik etmedikleri bir başka aksesuar ise eldivendir. Üstelik şıklar, dışarı çıktıklarında yanlarına birkaç çift eldiven alma gereği duyarlar. Bu durum ise halkın nazarında "tuhaf" karşılanmaktadır. Bir şık ile tiyatro seyretmeye gelmiş bir beyefendi arasında geçen şu muhavere, şıkların ne kadar müsrif olduklarını gözler önüne sermektedir:

"BİR LU'BİYATGÂH LOCASINDA

Şık- (Ellerinde beyaz eldiven olduğu ve yanında muhtelif renkte birtakım eldiven bulunduğu hâlde)

Bir Zât- Beyefendi acaba bu eldivenlerin sâhibi nereye gitti? (Eldivenlere bakarak) Bir çift bendenize lâzım acaba kaç kuruşa veriyor sordunuz mu?

Şık- Eldivenler benimdir.

---

[527] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.

Bir Zât- Siz mi satıyorsunuz? Allah vere de ucuz ola idi.

Şık-Affedersiniz bendeniz tuhafçı değilim mahazâ bu eldivenler zâtıma mahsûstur.

Bir Zât- Bu kadar eldivenin ne lüzûmu var?

Şık- Bizim tezyin-i endâmımız böyledir. İşte görüyorsunuz a? Bu eldivenler bu akşama mahsûstur. Yarın akşam başkasını alırım (Paltosunu göstererek) hattâ esvâbım bile.

Bir Zât- Buna Karun'un malı olsa idâre etmez.

Şık- Kira ile alırız efendim… Her şeye çâre bulduk yalnız tıraşla, karın doyurmasına kolaylık bulamadık."[528]

Böylelikle, her şeylerini kiralayarak kullanan, tıraş ve yemek yemek için ise kira işine girişemeyen şıkların vurdumduymazlığı ve rahatlığı gözler önüne serilmiş olur.

Medenilikle ilişkilendirilen bir başka nesne ise pantolondur. Osmanlıların çakşırı[529] bırakarak, sırf medeni olmak adına pantolon giymeleri, *Hayâl* gazetesini rahatsız etmiştir. Bu durumu eleştirmek için de "Çakşır" başlığıyla bir yazı neşredilir. Artık çakşır giyen kimseye rastlamadığnı dile getiren gazete, bu durumdan duyduğu üzüntüyü şöyle dile getirir:

"*Çakşır battal oldu! Artık çakşır giyenler kalmadı! Vah! Vah! Vah! Çakşırı kaybettiğimizden dolayı ne kadar teessüf etsek azdır. Pantolon çakşırın ocağına incir dikmiş. Medeniyet bize çakşırı çıkartıp bacaklarımızı dar birtakım soba borularına sokmuştur. Hatta şimdi Fener'de bile çakşır giyenler görülmüyor. Kolalı gömlek ile çakşır giymek insana yakışmıyormuş gibi kâhyalar, muhtarlar hatta kilise kabzımalları bile çakşırı giymez oldular. Çakşırın rengi al, kendisi geniş*

---

528 **Hayâl,** nr. 213, 26 Ekim 1875, (14 Teşrinievvel 1291), s. 3.

529 "*Bir çeşit pantolon. Tanzimat'la birlikte Batı'dan gelen pantolondan önce, erkeklerin iç donu üzerine giydikleri çamaşıra 'çakşır' denirdi. Bunlara bazı yerlerde 'Karadon' ve 'Zıpka' gibi adlar da verilirdi. Belden uçkurla bağlanan çakşırın paçasına zaman zaman ince deriden bir mes de dikilirdi. Osmanlı yeniçerilerinin rağbet ettikleri bir giysiydi.*" A. Tahir Gürsoy, **Dünden Bugüne Giyim Kültürü ve Moda,** 1. Cilt, Mithat Giyim A.Ş., İstanbul, 2004, s. 175.

ve gayet güzel bir şey olup, pantolon ise bin türlü renkle mülevven olmasıyla beraber biçimsiz çirkin bir şeydir. Eski zamanda büyük valideler erkekleri çakşırdan tanırlar idi. Şimdi ise pantolondan tanıyorlar ve pantolonu biçimli olanları yakışıklıdır diyorlar. Zamanımızın gençleri çakşırı o kadar fena görüyorlar ki indlerinde çakşır giymek ölümden beter addolunur."[530]

Böylelikle, 1870'li yılların gençlerinin geneleksel Türk kıyafetlerine bakış açısını anlamış oluruz. Erkek kıyafetindeki inanılmaz değişim, *Hayâl* gazetesinin dikkatini çekmiş olacak ki 18. asırdan 19. asra gelene kadar yaşanan bu değişimi, bir karikatürle göstermek istemiştir. 21 Ocak 1874 tarihli gazetenin 23. sayısında görülen karikatürde merak edilen konu, hızla değişen erkek kıyafetlerinin karikatürün en solunda yer alan rûmî 1320; yani 20. asırda ne hâle geleceğidir.



Resim-31 Hayâl, nr. 23, 21 Ocak 1874, (9 Kanunusani 1289), s. 4.

Bize has, geleneksel kıyafetlerimiz artık barbarca bulunurken, Batı'nın giydiği kıyafetler ise medenilik alâmeti olarak sunulmuştur. Bu durumun eleştirisi ise *Hayâl* gazetesi tarafından bir karikatürle yapılır. 15 Ağustos 1874 tarihli gazetenin 90.

---

[530] **Hayâl,** nr. 240, 11 Mart 1876, (28 Şubat 1291), s. 3.

sayısında görülen karikatürde, bize ait eşyaların altına "Barbalık alâmeti" yazılırken, Batılı kıyafetlerin olduğu bölümün altına ise "Medeniyet edevâtı" yazılmıştır.



Resim-32 Hayâl, nr. 90, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 4.

2.3.1.2 Şık-Sivilize-Centilmen Tabirleri ve Aralarındaki Farklar

Hayâl gazetesi, halkı bilgilendirmek amacıyla şık ile sivilize arasındaki farkı anlatan bir yazı neşretme gereği duyar. Erkekler için kullanılan bu tabirler sürekli birbirine karıştırıldığından olsa gerek, uzun uzun her iki tipin de özellikleri sıralanır. Metne göre şık, gençler için; sivilize ise daha yaşlıca, olgun olan erkekler için kullanılmalıdır:

"*ŞIK BAŞKA SİVİLİZE BAŞKA*

Erbâb-ı mütâlaanın ekserisi şıkla sivilizeyi birbirine halt ediyorlar. Bu ise yanlıştır. Şık başka sivilize başka. Halkın efkârınca sivilize şıktan iyidir. Şık kavlince şıklardan iyi hiç kimse yoktur. Karagöz'e sorulursa al şıkı vur sivilizeye ikisinden bir adam çıkarana aşk olsun. Şık nâziktir, zariftir, hafiftir. Sivilize kişizâdedir, kibardır, malumat sahibidir. Şık gözlüklüdür, elvanlıdır. Saçları alafrangadır. Pantolonu dardır. Sakalı tıraştır. Sivilize sakallıdır. Sakalı düz kesilmiştir. Saçları alafranga ise de bağsızdır.

Pantolonu geniştir. Setrisi alafrangadır. Şık Fransızca[531] *söyler. Sivilize Fransızca bilir. İngilizce bilen adam ne şık olabilir ne sivilize. Şık dâimâ Beyoğlu'nda gezer. Sivilizenin ise hareminin masârif defterlerini Beyoğlu tuhafçıları ayağa getirir. Şık Türkçe bilmese de olabilir. Lakin sivilize hem Türkçe bilmeli hem Fransızca. Vapura binerken şıkın pardösüsü kolunda olur. Sivilizenin arkasında uşak taşır. Sivilize yaşlıcadır, vekârlıdır. Şık gençtir. Sivilizeden şık olmaz, şık doğar büyüdükte sivilize olur... Bizim sarıklı hocalar da bu hâlleri düşündükçe gülmeden bayılırlar.*"[532]

Şık ve sivilizenin yanı sıra, ilk dönem mizah gazetelerinde sıkça karşımıza çıkan bir diğer kavram ise centilmendir. Sürekli şıklardan bahseden mizah gazeteleri, ara sıra da olsa şıkın bir başka çeşidi olan centilmenlerden de söz ederler. Şık ile centilmen arasında fark olduğunu, bir şıkın centilmen olabilmesi için çeşitli özelliklere sahip olması gerektiğini belirten *Letâif-i Âsâr,* her şık centilmen olamaz diyerek, centilmenlerin vasıflarını sıralar. Yazıdan anlaşıldığı kadarıyla, maddî durumu şıklara göre daha iyi olan alafrangalara centilmen denmektedir. Centilmenin vasıflarından bir kısmı şu şekildedir:

"*- Mutlaka Beyoğlu'nda kulübe âzâ olmalı.*

-Bir kupa, diğeri fayton, diğeri de Viktorya nev'inden üç adet arabası bulunmalı.

- Kulüpte veyahut hanesinde hiç olmaz ise gecede beş saat bezik oynamalı.

---

[531] "*Türkler arasında, bilim dili olarak Arapçanın yerine, Fransızca o dönemin tâbiri ile 'Frenkçe'nin etkili olmaya başlaması, 1826 sonrasındadır. Şunu hemen belirtelim ki 1826 öncesinde de Türkler arasında 'Frenk' dilini bilenler hiç de az değildir. Fakat, doğrudan padişahtan kaynaklanan bir ayrı itibâr kazanma, bu sırada başlamıştır. Bu dönemde Fransızca bilen Türklerin, bu kavramı, 'civilisation'u bildikleri, Avrupalılarla sohbetlerinde kullandıkları da görülüyor. Ama Türklerin çoğunluğu için durum meçhuldür. Sezildiği kadarıyla, 1830'lu yıllarda 'sivilizasyon' kavramının kullanıldığı her defada bu kavramın izah edilmeye çalışılması, bunun çoğunluk tarafından bilinmediğini gösterir.*" Tuncer Baykara, " 'Nizam', 'Tanzimat' ve 'Medeniyet' Kavramları Üzerine", **Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu (Bildiriler) 25-27 Aralık 1989,** Ankara, 1991, s. 64.

[532] **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 1-2.

- Hiç kimsenin giydiği ve yaptığı şeyleri beğenmeyip rast gelenin üstünü başını süzüp gülmeli.

-Kullandığı saatin köstegi olmayacak ve saat cebine konulup arada bir kere çıkarılıp avucunun içinde tutularak bakılacak, kimse görmeyecek, hele şıklarda bulunduğu gibi centilmenlerde dahi mutlaka bir tek gözlük bulunacaktır.

-Avcılığa hiç olmaz ise heves edilecek ve av elbisesi kadifeden olup beş altı köpek beslenecek.

-Kullandığı arabacılar behemehâl ya İngiliz veya Fransız olup bıyıkları tıraşlı ve aylığı iki yüz frank yani on lira olacak. Arabacının çırağı on iki yaşından ziyade olmayıp o da ya İngiliz ya Fransız veyahud siyah Arap olacak.

-Centilmenlerce obur olmak şarttır.

-Bir de bunların içinde cavlağı çeken Mir'e iki bin liradan aşağı borcu olan yoktur.

-Aman bunlar aman bir zanpara bir zanparadırlar ki bir madamaya bir kere baksalar ol anda bayıltırlar.

-Centilmenlerin kullandıkları koku Neman Haym'dir. Öyle berber lavantası, bilmem çarşı lavantası kullanmazlar. Bu Neman Haym da sade Mir'de bulunur. Şişesini de bir çeyrek liraya verir. Bunu da mendillerine, yüzlerine, gözlerine, yataklarına, ...larına sürerler.

-İstanbul'un eski mirasyedileri gibi vakitsiz meyveyi pek severler. Çilek olsun, kiraz olsun, armut olsun, hıyar olsun takdim edene çok para verirler.

-Esvab bahsine gelince bazısı Mir'den bazısı hâlâ Avrupa'da meşhur (Bon) nâm terziden getirtirler. Gömlek gibi, boyunbağı, baston, şemsiye gibi şeyleri Beyoğlu'nda Albert vâsıtasıyla Avrupa'dan getirtirler."[533]

---

[533] **Letâif-i Âsâr,** nr. 10 ve 12, 2 Şubat 1875 ve 9 Mart 1875, (25 Zilhicce 1291 ve 1 Safer 1292), s. 81 ve 98.

Şıklara her yönüyle çok benzeyen bu insanların da kendilerine has özellikleri vardır. Yine, *Hayâl*'de neşredilen mizahi bir lügatta, şık ile centilmen arasındaki farka değinilmiş ve bu kavramların tanımları yapılmıştır. Metinden anlaşıldığı kadarıyla centilmen denen kişi tuhaf, süslü ve manken gibi giyinen kişidir:

"*LUGAT-I CEDİDE*

Şık- Esvâbcı dükkânlarında duran esvâb numûnesi kalıplarına şebih canlı bir nev' kıyafet modası istatosu.

Centilmen- Tuhafçı dolapları gibi acib'üş-şekl ve muhtelifü'r-resm esvâbları bürünmüş ve iki ayak üzerinde yürür bir nev' hayvan."[534]

Şık ve centilmeni ayırmanın bir başka yolu ise onların yüzüne bakmaktır; çünkü şık bıyıklı, centilmen ise sakallı olur:

"*-Şıkla centilmenleri teşhise alâmet-i fârika nedir?*
-Şıkların bıyık, centilmenlerin sakalıdır."[535]

2.3.1.3 Şık; Nâm-ı Diğer Mirasyedi ve Parasızlık

Hesapsızca alışveriş yapan şıklar, mizah gazetelerince eleştirilmiş ve hayır hasenat söz konusu olduğunda, cimrilik yapmaları hoş karşılanmamıştır. *Letâif-i Âsâr*'da "İstiğrab Olunur"; yani "şaşılır" başlığı ile verilen bir metinde, şıkların bir taraftan müsriflik yapıp diğer taraftan, özellikle hayır yapma hususunda cimrilik etmeleri söz konusu edilmiştir:

"*Şık beyler ile hanımların hâlâ Beyoğlu'na devam ile ellerinde olan paralarını oralarda bihudeye sarf ederek evlâd-ı vatanın tahsil-i ilm ü fenni için inşa olunan mektebe beş parayı diriğ etmesine.*"[536]

---

[534] **Hayâl,** nr. 221, 13 Kasım 1875, (1 Teşrinisani 1291), s. 3.
[535] **Hayâl,** nr. 238, 7 Mart 1876, (24 Şubat 1291), s. 3.
[536] **Letâif-i Âsâr,** nr. 76, 9 Şubat 1872, 29 Zilkade 1288, 28 Kanunusani 1287, s. 2-3.

Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, şıkların bu davranışlarının olumlu karşılanmadığını anlamış oluruz. Aynı metinde, şık beyler için şaşıldığı belirtilen bir başka durum ise bu kişilerin tamamının anne babalarının hayatta olduğunun sanılmasıdır : "*Bazı zevâtın şık beylerin cümlesinin vâlidesi ve pederi var zanneylemesine.*"[537] Anlaşıldığı kadarı ile şıklık yarışına giren bu kişiler, anne ya da babanın yokluğunda, daha savurgan ve müsrif olabilmekteydiler. Gerçek hayatta varlıklarını sürdüren bu mirasyedilerin, kurmaca dünyada da yansımalarını görmek mümkündür. Bilindiği gibi, Ahmed Midhat Efendi'nin "Felatun Bey ile Rakım Efendi"deki Felatun ile Recâizade Mahmut Ekrem'in "Araba Sevdası"ndaki Bihruz Bey, bu cinsten mirasyedilerdir; yani baba yokluğunda daha da savurganlaşan ve israf eden bir yapıları vardır.[538]

Şık beylerin parasızlıklarını, bir karikatürle göstermek isteyen *Tiyatro* gazetesi ise 13 Mayıs 1874 tarihli 13. sayısında, aşağıdaki karikatürü yayımlar. Karikatürün altında şu cümle yazmaktadır: "Bugünkü moda hükkâmınca, ceplerin böyle dışarıda bulunması lâzım geliyor!!!"



Resim-33 Tiyatro, nr. 13, 13 Mayıs 1874, (1 Mayıs 1290), s. 4.

---

[537] **Letâif-i Âsâr,** a.y.

[538] "*(...) İşte mutlak bir metne bu denli bağlı bir dönemde, o mutlak metnin arkasında duran bir baba otoritesinden yoksun bulunmak, Tanzimat düşünürleri için oldukça tedirgin edici bir ruh haline neden oluyordu. Babanın yokluğunda tek tutamak kuvvetli bir ahlâk anlayışı gibi görünüyordu. Belki de bu yüzden 19. yüzyılda çok sayıda 'oğula nasihat' ya da 'çocuk terbiyesi' kitaplarına rastlarız.*" Jale Parla, **Babalar ve Oğullar Tanzimat Romanının Epistemolojik Temelleri,** İletişim Yay., 2. Baskı, İstanbul 1993, s. 28-29.

Şık beyler, parasız kaldıklarında, çeşitli şeyleri satarak para elde etmekte ve yine şıklıklarından vazgeçmemektedirler. *Hayâl*, onların bu hâlleriyle alay etmek için, gelecek hakkında tahminler yürütülen bir metinde, şöyle bir tahminde bulunmuştur:

> "*Şık beylerden biri pederinin uykuya vardığı sırada ağzından çıkarıp kenara bıraktığı bir takım masnu' dişleri alıp satacak ve bununla ihtiyacını def' ü ta'dil eyleyecek…*"[539]

Böylelikle gazete, şıkların para harcayabilmek uğruna, utanmadan ve sıkılmadan babalarının dişlerini bile satabileceklerini belirterek, onları eleştirmiş olur.

Tiyatro gazetesi ise "Kazanmayan Numaralar" başlığı altında verdiği metinde, hayatta hiçbir zaman kazanamayacakları sıralarken, şıkların terzilerine de değinir. Gazeteye göre, "*Şık beylere veresiye elbise diken terziler.*"[540] kazanmayanlar arasındadır; çünkü şıklar, hiçbir zaman borçlarını ödemezler.

Dönem modasına uymak uğruna çeşitli "tuhaf"lıklara kalkışan şıklar, insanları dolandırarak ve kandırarak yaşamayı düstur edinmişlerdir. Öyle ki borç içinde yüzdükleri halde, rahat bir tavır takınmakta ve kendilerine sonuna kadar güvenmektedirler:

> "*-(…) Meselâ yeni bir şey çıktı mı bendenize atf ederek onun icâdıdır diyorlar.*
> *-Doğru söylerler.*
> *-Neden?*
> *-Neden olacak sizden başka biri daha var mıdır ki bu yaşta takındığınız mavi üzerliği taksın.*
> *- Takdımsa ben icâd etmedim a.*

---

[539] **Hayâl,** nr. 38, 12 Mart 1874, (28 Şubat 1289), s. 3-4.
[540] **Tiyatro,** nr. 37, 5 Ağustos 1874, (24 Temmuz 1290), s. 2-3.

-Acaba sizin icadınız yok mu, paçası bol pantolonu evvel kim yaptırttı?

-Evet evvelce bendeniz giydim. Giydimse fena mı oldu?

-Fena olmadı ama birtakımımızın duyûna müstağrak olmasına sebep oldun.

-Çok şey borç olmağla ne olur imiş. Benim borcum yok mu. Şimdi şuradan köprüye kadar saysam yüz elli dükkâna borcum vardır da hiç efkâr etmem.

-Evet bu hususta bendeniz de sizinle hem -efkârım.

-Aman sen de ne olmak ihtimâli var. Borç eder ötekini dolandırır, berikini aldatıp her sene bizim moda ne ise alır yaparım.

-Evet yaparız.

-Öyle ise yaşasın şıklık, sağ olsun dolandırıcılık, artık buyurun gidelim.

-Gidelim efendim gidelim."[541]

Görüldüğü gibi, şık olmanın yolu dolandırıcılıktan ve vurdumduymazlıktan geçmektedir.

24 Aralık 1874 tarihli *Latife* nüshasında ise şıkların parasızlıkları ile alay edildiğini görürüz. Şıklar için dikilen kıyafetlere cep yapılmasına gerek olmadığını savunan gazete, bu görüşünü onların daima parasız olduklarını belirterek destekler:

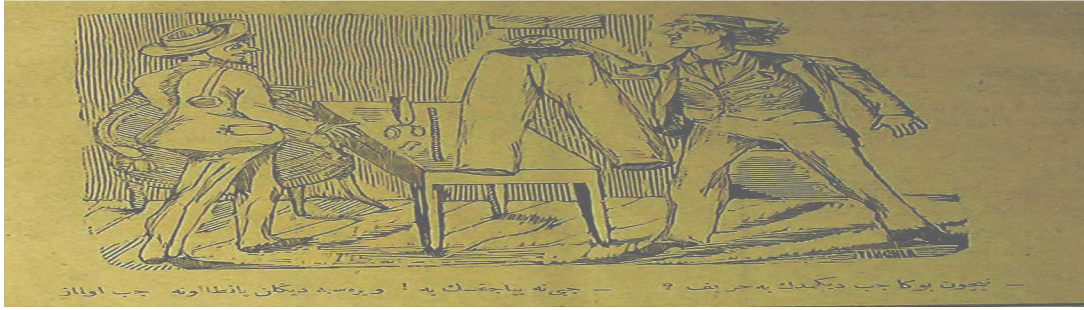
"*Ba'd ez in son moda olarak şıklara biçilecek, dikilecek pantolonlara, yeleklere beyhûde yere cep açılmamasına terziler ekseriyetle re'y ü karâr vermişler ise de şıklar, terzilerin şu karârına muvâfakat etmeyerek, keyfiyetin istinâfen rüyetini Şehzadebaşı'nda Mehmet Efendi'nin kıraathânesinde tecemmu' ve arâm edegelmekte olan şıklar meclisinden talep ü iddiâ edecekler imiş.*

LATİFE

[541] **Hayâl,** nr. 117, 18 Kasım 1874, (6 Teşrinisani 1290), s. 3-4.

İstinâf değil temeyyiz bile etseler yine hak kazanamazlar çünkü terzilerin karâr-ı vâkii gibi cep beyhûdedir. Şıklar cebe ne koyacaklar para değil mi o yok, olsa da cepleri deliktir, dipleri deliktir vesselâm.”[542]

Latife, şıkların parasızlığı konusunu yazılarında işlemekle yetinmemiş, bir de karikatürle anlatmak istemiştir. Gazetenin 17 Eylül 1874 tarihli, sekizinci sayısında karşımıza çıkan karikatürün altında şu diyaloğa yer verilir: “-Niçin buna cep dikmedin be herif? –Cebi ne yapacaksın be! Veresiye dikilen pantolona cep olmaz.”



Resim-34 Latife, nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 4.

Latife, şıkların parasızlıklarıyla alay etmek için ileriki nüshalarında bir yazı daha neşreder. “Bir Şıkla Bir Edibin Muhavereresi” başlığını taşıyan diyalog, şıkların nasıl bir borç içinde yüzdüklerini çok net bir şekilde gözler önüne serer:

“*E- Beyefendi paltoyu kaç kuruşa aldınız?*
Ş- Almadım. Yedi liraya yaptırdım.
E- Pantolonunuzu kime ve kaça yaptırdınız?
Ş- Mir’e yaptırdım. İki buçuk lira.
E-Potininizi kaç kuruşa yaptırdınız?
Ş- İki liraya.
E- Ey fesinizi kaça aldınız?
Ş- Yarım lira.
E- Bastonunuzu.

542 **Latife,** nr. 28, 24 Aralık 1874, 12 Kanunuevvel 1290, 14 Zilkade 1291, s. 2.

Ş- İki lira.

E- Kutunuz.

Ş- Bir buçuk lira.

E- Canım beyim siz hiç mecidiye ile, bakır ile alışveriş etmez misiniz?

Ş- Hayır. Bizim ahz ü itâlar lira ile biter.

E- Ya öyle mi? Bari lutfen o çok çok sayıp döktüğünüz liralardan bir tanesini olsun çıkarsanız da görsek.

Ş- Efendim. İşim var müsaadenizle gideyim. İnşallah başka vakit görüşürüz."[543]

Tiyatro gazetesi ise "Çingene Falı" başlığı altında verdiği yazıda, geleceğe dair tahminlerde bulunurken, şıkların borçlarına sadık olmadıklarını anlatmak için şu tahminde bulunur: "*Şıkın biri borçlarımı ödedim diye söylenirken çıldıracak!*"[544] Şıkların parasızlıkları ile alay eden gazeteler arasına *Meddah* da dâhil olmuştur. Elbise yaptırmaya gelince Terzi Mir'den şaşmayan; fakat kendilerine para sorulduğunda çıkartıp veremeyen şıklar, *Meddah*'ın da maskarası haline gelmiştir:

"*-Beyefendi elbisenizi kime yaptırıyorsunuz?*

-Efendim bizim Terzi Mir'e…

-Ay Terzi Mir sizin mi? Hem onu ölmüş diye işitmiş idik. Hattâ Hayâl tarih bile söylemişti.

-Evet kendisi vefât etti. Lakin kalfalarını filanı karındaşı işliyor.

-Pek âlâ! Bir kat elbiseyi kaç kuruşa yaptırıyorsunuz?

-Efendim iki bin iki yüz bu kadar kuruşa…

-İyi ama… Zannedersem bizim altı yüze yaptırdığımız elbiseden farkı yok.

-Hayır efendim. Sizin elbiseye benzemez. Bu Mir'indir. Elbette daha güzeldir.

-Aman beyim şu beş liralık banknotu bozar mısın? Tütün alacağım… Şimdi tütüncü bozamaz.

---

[543] **Latife,** nr. 29, 4 Ocak 1875, 23 Kanunuevvel 1290, 26 Zilkade 1291, s.3.
[544] **Tiyatro,** nr. 68, 12 Şubat 1875, (31 Kanunusani 1290), s. 1-2.

-Vallahi efendim bendenizde birkaç tane ikişer liralık banknot var… Lira olmuş olsa baş üstüne…

-Zarar yok! İki banknot ile birkaç kuruş bakır verin de küsürünü de sonra verirsiniz.

-Bakayım… Ay… Affedersiniz. Onu da evde unutmuşum!"[545]

Şık olmakla sürekli övünen bu kimseler, aynı zamanda borçlarına sadık olmamakla da övünmektedirler. Bütün parasızlıklarına rağmen, rahat bir hayat süren şıklar, etraflarına borçlu bir şekilde hayatlarını sürdürürler; ancak hiçbir zaman borçlarını ödemek akıllarına gelmez. Sürekli alafranga muhitlerde dolaşan şıkların, hayata bakışlarını yansıtan muhaverelerden biri ise *Tiyatro*'da neşredilmiştir:

İKİ ŞIK BEYİN MUHAVERESİ

-Vay efendim nereye teşrif?

-Malum a beyim! Bizim terzinin dükkânına… Görüyorsunuz ki urbam lekelenmiş de âdetâ giyilmeyecek bir hâle gelmiş… Bir yenisini yaptırmak icâb etmez mi?

-Hay hay! Fakat bu urba ile gezmiş iseniz hem ayıp ettiniz hem de alafrangaya muhalif harekette bulundunuz!

-İşte bendeniz de bunu düşündüm de tecdidine lüzûm gördüm. Yoksa…

-Ha iyi aklıma geldi. Bendeniz sizi birkaç gündür Beyoğlu'nda göremedim. Zannım doğru ise Büyükdere'de bulunuyordunuz.

-Evet zannınız pek doğru! Efendim ne olmak ihtimâli var? Bizi kalemden … ettiler.

-Adam sen de ne zararı var? Beyoğlu sağ olsun.

-Amin!

-Öyle ise haydi şimdi terziye gidelim sonra da Aynalı'ya gideriz.

-Pek iyi ama bende…

---

545 **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.

-Ne bende var mı zannediyorsunuz? Ben de sizin gibi kalemden ... Terziye ise dört kat Avrupa parası borcum var. Cebimde de iki kuruştan başka para yok. O da bakkaldan çiroz ekmek alıp da bir iki gece geçinmeye karşılıktır.
-Canım! Hiç olmazsa kırk parasıyla olsun Galata'ya gidip bir iki kadeh atıştıramaz mıyız?
-(Biraz düşünerek) Haydi be! Ne olmak ihtimali var? Terzi gibi akşam bakkalı da dolandırırım.
-Aman gördünüz mü terzi bize doğru geliyor.
-Korkuyor musun? Herifi lafla avuturuz.
-Ya rezillenirse.
-O vakit de…
Terzi-Bonjor efendiler.
İkisi Birden-Bonjor mösyö. Biz de sizin için konuşuyorduk. İki kat elbise istersek de yapacağınızda şüphemiz var.
Terzi- Hiç şüpheniz olmasın. Artık veresiye esvab yapamayacağım. Zira borcunuz elli lirayı aşıyor.
Şıklar bir ağızdan birbirlerine- Buyurun dediğimiz yere gidelim. Mösyö ile sonra görüşürüz.
-Canım nereye gidiyorsunuz? Bu sizin borçlarınız vade-i teneşir edâ-yı mahşer şartıyla mı edilmiştir?"[546]

Şıkların parasızlıkları ve dolandırıcılıkları, ilk dönem mizah gazeteleri tarafından her fırsatta dile getirilmiştir. *Latife* de bir şık ile bir kayıkçı arasında geçen şu olayı okuyucularına aktararak, şıkların ne kadar dolandırıcı olduklarını göstermiş olur:

"*Geçen cuma günü şık beyin birisi Kâğıthâne'ye gitmek üzere Eyüp'ten bir kayığa râkib olarak, evvel mahalde vâsıl olup kayık kıyıya yanaştıkça para vermeksizin usûl ile atlayıp kayıktan çıktığı ve kayıkçı uzun şalvarı sebebine acele koşamadığı ve şık bey ise elbisesinin hafifliği ve darlığı*

[546] **Tiyatro,** nr. 75, 17 Mart 1875, (9 Safer 1292), s. 3.

sebebine çabuk çabuk koşup kayıkçının elinden kurtulduğu mesmûumuz olmuştur."[547]

Sürekli parasız oldukları belirtilen şıklar, ceplerindeki parayı kaybettikleri zaman ise kendilerinden geçerler. Bu durumla alay etmek maksadıyla, *Latife*'de şu habere yer verilmiştir: "*Bu cuma günü bir şık beyin koynundan bir beş paralık düşüp, otlar epeyce uzamış olduğundan bulunamadı. Biçarenin aklına za'f gelip tımarhaneye gönderildi.*"[548]

Şıkların bütün parasızlıklarına karşın, paraya ne kadar düşkün olduklarını sık sık dile getirme gereği duyan *Latife,* güya şık beyin birisinin başından geçen şu olayı aktararak, onların parasızlıkları ile alay eder:

"*Birkaç gün mukaddem şık beyin birisi bir gece Aksaray'da gezerken cebinden bir çeyrek mecidiye düşürmesi üzerine eve gelip kendisini kuyuya attığı hengâmda, uşak yetişip men' etmiş ve sebebini sual ile maddeye vakıf oldukta beye çıkarıp bir mecidiye vermiş ve bu cihetle efendisinin oğlunu ölümden kurtarmış ise de merkum beyin ertesi gün tımarhaneye gönderildiği görülmüştür.*"[549]

Parasızlıkları ile ünlü şıklar, para kazanmayıp, daha farklı yollardan geçimlerini sağladıkları için, her zaman uyanık olmak mecburiyetindedirler. Özellikle sokakta yürürken, yerde bir para buldukları zaman, hiç çekinmeden bu parayı ceplerine atabilmekte ve yaşamlarını bu şekilde sürdürmektedirler. 1862 senesinde, Osmanlı Devleti'nde tedavülden kaldırılan "kaime", 1876'da yeniden piyasaya sürülünce[550],

---

[547] **Latife,** nr. 12, 29 Nisan 1875, 17 Nisan 1291, 24 Rebiülevvel 1292, s. 1.
[548] **Latife,** nr. 23, 25 Mayıs 1875, 13 Mayıs 1291, 19 Rebiülahir 1292, s. 1-2.
[549] **Latife,** nr. 43, 30 Ekim 1875, (30 Ramazan 1292), s. 3.
[550] "*Devletin bütün çabalarına rağmen bir türlü istikrara kavuşamayan kaime uygulaması başlangıçtan 20 yıl sonra sebep olduğu yüksek enflasyon ve yaygın protestolar neticesinde piyasalardan kaldırılmıştır. Kaimenin tedavülden kaldırıldığı, 13 Eylül 1862'de gazetelerde yayınlanan bir ilanla bildirilmiş ve bu tarihten sonra alışverişlerin altın ve gümüş mecidiye, beşlik, altılık, ve daha küçük meskukatla yapılması gerektiği halka tebliğ edilmiştir. 93 Harbi'ne doğru, Sultan Abdülaziz'in iktidarı boyunca yaşanılan iç karışıklıklar, Anadolu ve Rumeli'de meydana gelen*

şıklar için de dikkatli olma zamanı gelmiş olur. Çünkü artık sokaklarda kaime bulmaya başlayacaklar ve maddi açıdan daha iyi bir duruma geleceklerdir. Şıkların parasızlıkları ve açgözlülükleri ile alay etmek isteyen *Latife,* güya şıklar encümeni tarafından alınmış bir kararı, muhavere halinde okuyucuları ile paylaşarak, şıkların içinde bulundukları durumu şöyle yansıtır:

"*ŞIKLAR ENCÜMENİ*

Reis- Ey ağalar, efendiler, beyler, bugün buraya toplanmamızın sebebini bilir misini?

Birinci Şık- Hayır bilmiyoruz. Fakat elbette mühim bir iş için olmalı. Lutfen söylerseniz anlarız.

Reis- Efendim, evvelâ malumunuz olsun ki bundan böyle sokaklarda gezdiğimiz vakit, gözlerimiz hiçbir tarafa meyl etmeyecek dâima yere bakarak yürüyeceğiz.

İkinci Şık- Efendim bu husus biraz müşkülce olacak zirâ bizim gözlerimiz pencerelere bakmaya pek fena alışmıştır.

Reis- Ne çare ticaretimiz hatırı için bu kadar zahmeti deruhte etmeye mecbûruz.

Üçüncü Şık- Acayip! Bundan ticarete ne fâide var!

Reis- Ne fâide mi var! Hay şaşkın hay! Şimdi evvelki vakitler geçti. Şimdi kâime vaktidir. Sokaklarda deste deste kâimeler dönecek bunları kim toplayacak!

Dördüncü Şık- Efendim bu madde müzâkereye bile muhtaç değil. Ben şimdi yolda giderken her vakit böyle hareket ediyorum, hatta o

---

kuraklıklar, zaten zor durumda olan hazinenin gelir kaynaklarını hepten kurutmuş, 1876 yılında dış borç ödemelerinin durdurulmasının ilan edilmesiyle Avrupa piyasalarından borçlanma imkânı kalmayan Osmanlı Devleti, savaş patlak verince çareyi yine kaime basmakta bulmuştur. Kaimeler, 5, 10, 20, 50 ve 100 kuruş olmak üzere 28 Ağustos 1876'da hem İstanbul hem de memleketin diğer yerlerinde normal para gibi tedavül etmek üzere piyasaya sürülmüştür. Fakat yüksek hacimde gerçekleşen emisyonu kaimenin piyasa değerinin iki yıl içinde altın lira karşısında 450 kuruş seviyelerine kadar düşmesine sebep oldu. Yaşanan enflasyon ve piyasada karşılaşılan güçlükler neticesinde halk ve tüccar kesiminin baskılarıyla İlga-i Kavaim Komisyonu kurularak 1 Nisan 1878'den itibaren kaimeler piyasadan toplanmaya başlamıştır." Mevlüt Camgöz, **19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Zahire Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2010,s.43.

derece gözümü yere dikerek yürüyorum ki ekser defa ötekine berikine çarpıyorum da kör müsün diye beni tekdir ediyorlar. Bununla beraber sokaklarda bir şeye rast gelemiyorum.

Altıncı Şık- Reis efendinin hakkı var her ne kadar beşinci şık efendi bir şey bulamamış ise de bir gün bir kâime destesine tesadüf etmemiz ihtimâlinden ba'id değildir. Bundan sonra başımızı eğerek yürümeliyiz. (Bunun üzerine ittifâk-ârâ ile şıkların sokaklarda önlerine bakarak yürümelerine karar verilir.)"[551]

2.3.1.4 Şıkların Görüldüğü Mekânlar

İlk dönem mizah gazetelerinden, 1870'li yılların şıklarının Elhamra Gazinosu'nda eğlendiklerini öğrenmekteyiz. 1874 senesinde, bu mekânın bir yangına uğraması ve şıkların buradan mahrum kalması, *Hayâl* gazetesi tarafından alay konusu yapılmıştır:

"*Gördünüz mü şıklardaki telaşı? Elhamra yandı! Şimdi bu nazlılarım nerede eğlenecekler? Orada her gece türkü çağırmakta olan madamlar… Yok yok, madmazeller acaba şimdi nerede çağıracaklar? Fenası şu ki önümüz de karnaval. Biz bir salon daha artıralım derken, elimizde olanın birini gayb ettik. Eğer karnaval esnâsı olmasa idi ne ise ne.*"[552]

Şıkların Elhamra'nın yanı sıra, sık sık uğradıkları bir başka mekân ise Türk tiyatro tarihinde önemli bir yere sahip olan Güllü Agop'un işlettiği Gedikpaşa Tiyatrosu'dur. 1875 senensinde, şıkların bu tiyatroya takma bıyıkla gittiklerini ve bu hâlin, o senenin modası hâline geldiğini, *Hayâl*'den öğrenmekteyiz:

"*-(…) Şimdi şıklarda eğreti bıyık modası var bilmiyor musun?*

-Nasıl eğreti bıyık Hacivat bundan benim haberim yok.

---

[551] **Latife,** nr. 11, 22 Kasım 1876, (10 Teşrinisani 1292), s. 2-4.
[552] **Hayâl,** nr. 119, 25 Kasım 1874, (13 Teşrinisani 1290), s. 2.

-Öyle ise işte sana haber vereyim.

-Aman Hacivat sahih mi Allah aşkına! Aman ne maymun olurlar. Hah hah hah hah!

-Vah bilmem artık maymun mu olurlar şebek mi? İnanmazsan bir Ermenice oynadığı akşam Gedikpaşa Tiyatrosu'na git de seyret.

-Aman o hâl ile oraya mı gelirler? Hacivat vah inanmam.

-A gözüyle gören yeminle söyledi. İster isen ismini de söyleyeyim.

-Hacivat yoksa hususi suarelere mi geliyorlar?

-Hayır hususi suarelere teklifsiz dostlardan başka kimse gelmediği için sahte bıyığa hacet yoktur. Bayağı Ermenice oynadığı gibi geliyorlarmış.

-Ey kimse kendileri tanımıyor mu imiş?

-Ne kalın kafalısın Karagöz bilir misin? A kuzum kendilerini hiç kimse tanımaz olur mu?

-Ey öyle de niçin sahte bıyık takmalı. Sen buna ne dersin?

-Ben mi? Hiçbir isim bulamam ki.

-Aman gidip şunları göreyim. Hay Allah hayırlar versin?

-Ne o Karagöz?

-Ben bir isim buldum.

-Nedir o?

-Elinin körü!..."[553]

Kâğıthane'ye gitmek ve orada gezip dolaşmak, şıklar için hayati önem arz etmektedir. Öyle ki elbise yaptıramamış olan şıklar, Kâğıthane'ye gitmekten mahrum kalırlar. *Meddah,* "Bıktık Usandık" başlıklı yazıda, "*Bu sene elbise yaptıramadığından bahisle Kâğıthane'ye gidemeyeceğine ağlayan şıklardan.*"[554] bıkıp usandığını belirterek, onları eleştirmiş olur.

Şıkların sık sık tiyatroya gittiğini öğrendiğimiz mizah gazetelerinden, başka bir şey daha öğreniyoruz. Bu da şık beylerin tiyatro artistlerine âşık

---

[553] **Hayâl,** nr. 131, 6 Ocak 1875, (25 Kanunuevvel 1290), s. 2-3.
[554] **Meddah,** nr. 20, 30 Nisan 1875, (24 Rebiülevvel 1292), s. 3.

olmalarıdır. "Bulunur mu?" başlıklı metinde, "*Osmanlı Tiyatrosu aktrislerine âşık olmadık şık.*"[555] cümlesini başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

2.3.1.5 Şıklar İçin Yazılmış Şiirler

Letâif-i Âsâr, şık beylere yüklenmeyi sürdürmüş ve onlar hakkında metinler kaleme almakla yetinmeyerek, şarkı da neşretmiştir. Mizahi bir üslupla yazılan bu şarkı, bu kişilerin ne durumda olduklarını çok güzel bir şekilde gözler önüne sermektedir:

"*ŞARKI-YI ŞIK BEYLER*

Kâğıthane'ye gidemedik
Ceketimi giyemedik
Parasını veremedik
Aman beyler moda beyler
Cebi delik züğürt beyler

Esvâblık alsam idi
Dar pantolon giysem idi
Beyaz gömlek alsam idi
Aman beyler moda beyler
Cebi delik züğürt beyler

Elinde baston incedir
Mezhebleri fırfırcadır
Ekserisi züğürtçedir
Aman beyler moda beyler
Cebi delik kokoz beyler

---

[555] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, 29 Eylül 1292, s. 2-4.

Saatsiz kordon eğreti
Potinleri veresiye
Daha eksik neresi
Aman beyler moda beyler
Cebi delik kokoz beyler

Cebinde var bir beşlik
Serde var hep gençlik
Etrafa eder yeşillik
Aman beyler moda beyler
Cebi delik horoz beyler

Başında fes siyahça
Mavi püskül kısaca
Bunu dedi Âşık Koca
Aman beyler moda beyler
Cebi delik tek göz beyler"[556]

Şarkıda, şık beylerin onca fakirliklerine ve parasızlıklarına karşın, müsrif olmalarına vurgu yapılarak onlarla alay edilmiştir.

Latife gazetesi de şıklar için şarkı neşredenler arasında yerini alır. Şıkların toplandıkları merkezlerden biri olan Beyazıt'taki Sarafim Kıraathanesi'nden gönderildiği belirtilen şarkı, aslında *Latife*'nin bir ürünüdür. İlk dörtlükte şıklığın dünyada kıskanılacak önemli bir haslet olduğu belirtilmekte ve şıklık cemiyeti üyelerinin bir hayli yaman olduğu vurgulanmaktadır. Nakaratta ise şıkların hakkında söylenenlerin hepsinin yalan ve şıklığın önemli bir sermaye ve şân olduğu belirtilmektedir.

"*Şıklık sıfatı gerçi ki maksûd-ı cihândır*

[556] **Letâif-i Âsâr,** nr. 94, 23 Nisan 1872, 14 Safer 1289, 11 Nisan 1288, s. 4.

Cemiyeti borçlu olana câ-yı amândır
Âzâsı yaman mûcidinin adı yamandır
Ağyârımız ammâ ki bize hande-künândır
Nakarat
Her kim ne dese hakkımızda hepsi yalandır
Şıklık sıfatı bizlere sermâye ve şândır

İkinci dörtlükte Felatun ve Sokrat'ın dahi şıklara gıbta ile baktığı belirtilmekte ve onların bu kıskançlık yüzünden çeşitli hâllere düştüklerinden bahsolunmaktadır. Felatun, şıklara gıbta ile bakmaktan ağlamış ve gözleri kanla dolmuştur. Sokrat ise şıklara benzemek uğruna delirmiştir. İki önemli insanın bu hâle gelmesi yüzünden, şıklar cemiyeti ayıplanmaktadır.

İbretle nazar kılsa bize akil Felâtun
Reşkinden olur ağlayarak gözleri pür-hûn
Sokrat dahi bizlere nisbet ile Mecnûn
Bu hâl ile cemiyetimiz olmada mat'ûn

Her kim ne dese hakkımıza hepsi yalandır
Şıklık sıfatı bizlere sermâye ve şândır

Üçüncü dörtlük, şıkların hayvânâtla olan ilişkisini; yani benzer yönlerini ortaya koyar. Hayvanlarla ortak hareket eden şıklar, özellikle maymuna benzetilmiş ve bu duruma gülünmemesi tavsiye edilmiştir. Hayvan gibi hür yaşadıkları için memnun olan şıklar, bir gün insanların kendilerine hak vereceklerine de inanmaktadırlar.

Yok mu a beyim bizde de hayvân ile şirket
Maymun gibi sıçramamıza gülme ne hikmet
Hayvan olarak hür yaşamak cânlara minnet
Meydana çıkar hakkımız ölmez isek elbet

Her kim ne dese hakkımıza hepsi yalandır

Şıklık sıfatı bizlere sermâye ve şândır

Kendilerinin başkaları tarafından sürekli eleştirilmesine karşı çıkan şıklar, her kafadan bir ses çıktığını belirtir. Kiminin pantolonlarının paçasına, kiminin de gerdanlarının kirine karıştığından yakınarak, onların kıskançlıklarından böyle davrandıklarını savunur.

Söyler kimisi pantolonun paçası bol
Yok gerdeninin kirleri olmuş yine yol yol
Sen ister isen Mir ile Yanko'yla şerik ol
Erbâb-ı hased zemme bulur ayrıca bir yol

Her kim ne dese hakkımıza hepsi yalandır
Şıklık sıfatı bizlere sermâye ü şândır"[557]

(...)

Daha önce *Latife* tarafından neşredilen ve şıklarla alay etmek maksadıyla yazılmış şarkının naziresi, aynı gazetenin ileriki sayılarında karşımıza çıkar. Şıklar tarafından kaleme alındığı belirtilen, ancak *Latife*'nin ürünü olan nazire şu şekildedir:

"*Şıllık medeniyet-i şerefin hâiz olandır*
Şıklar dahi şıllık gibi meşhûr-ı cihândır
Şol beylerimiz gerçi filan ibn-i filandır
Sermaye gibi mâye-i zâtı da nihândır
NAKARAT
Şıklık sıfatı doğrusu ya şıklara şândır
Bir şan ki onun hikmeti bizlerce ayândır

Cân mı dayanır görmeye cemiyeti mahzûn
Kesb etmede her saatimiz renk-i digergûn
Dolduk sitem-i halk ile mânende-i gerdûn

---

[557] **Latife,** nr. 31, 12 Ocak 1875, 31 Kanunuevvel 1290, 4 Zihicce 1291, s. 2.

Ne güzelliğimiz kaldı ne de eldeki baston

Mir öldü ise Yanko ile eyledik ülfet
Kolluk yakalık hepsi hâzır yok ona külfet
Dik dik gezeriz silkiniriz böyledir âdet
Şıklıkta ne gam olsa birazcık da rezalet

Şık fark edemez akşam olunca hele sağ sol
Taksim yeri çarşı içidir gezmeye kol kol
Sarf le bulursak o güzel parayı bol bol
Artık kadeh-i mey gibi bin kere boşal dol

Biz atf-ı nigâh eylemeyiz ta'n-ı adûya
Bağlandı Beyoğlu'nda gönül zülf-i perûya
Şıklıkta muzırdır dönemez kimse geriye
Dik dik nazar-ı rağbetimiz semt-i sebûya"[558]

Tiyatro da şıklar için şiir yazan gazeteler arasında yerini alır. "Şık Beylerin Bir Fahriyesi" başlığı altında verilen şiir, şıkların ağzından yazılmış bir şarkıdır:

"*Şık beyiz bizler bu nâmla iftihâr etmekteyiz*
Elde baston gözde gözlük her vakit gezmekteyiz
Ayda üç dört türlü moda esvabı eskitmekteyiz
Paramız yoktur lakin yine zevk sürmekteyiz

Söyleriz bu mısraı her demde tekrar söyleriz
İşte şık bey nâm u şânıyla mübâhât eyleriz

Bir lisân-ı ecnebinin behredârı şık olan
Ya hele Fransızca olmuş bizlere ara lisan

[558] **Latife,** nr. 35, 2 Şubat 1875, 20 Kanunusani 1290, 25 Zilhicce 1291, s. 2.

Olmaya şayesteyiz bu hâl ile biz tercüman
Hakkımızda madmazellerden taattuf-ı râyegân

Söyleriz bu mısraı her demde tekrâr söyleriz
İşte şık bey nâm u şânıyla mübâhât eyleriz

Beynimizde bazısı feylesofiden dem vurur
Bazılar da hendese hem de fizikten uydurur
Önüne risto gelirse zanneder ki durdurur
Âlem her fende mâhir olmuşum söyler durur

Söyleriz bu mısraı her demde tekrâr söyleriz
İşte şık bey nâm u şânıyla mübâhât eyleriz

Balolarda itibar var bu kıyafetle bize
Kahve şantan kızları eyler meyl dâim bize
Türkiye'de bir sınıf yok benzeyen asla bize
Böyle bir hâletle fahr etmek yakışmaz mı bize

Söyleriz bu mısraı her demde tekrâr söyleriz
İşte şık bey nâm u şânıyla mübâhât eyleriz

Hakkımızda yaptılar birkaç tiyatro-nâmeler
Yazdı jurnaller bize dâir de çok efsâneler
Biz yine gazinolarda kırarız peymâneler
Böyle bilsin onları tahrir eden divâneler

Söyleriz bu mısraı her demde tekrâr söyleriz
İşte şık bey nâm u şânıyla mübâhât eyleriz"[559]

---

[559] **Tiyatro,** nr. 73, 10 Mart 1875, (2 Safer 1292), s. 1.

Kahkaha'nın 24 Nisan 1875 tarihli nüshasında, diğer gazetelerde karşılaştığımız gibi bir şarkı ile karşılaşırız. Şıklarla alay etmek maksadıyla neşredilmiş bu şarkıda, yaz mevsiminin gelmesi dolayısıyla onlara müjde verilir:

"*ŞARKI*
Var eyle aman bâd-ı sabâ şıklara müjde
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde
Gün doğdu yine subh u mesâ şıklara müjde
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde

Şıklık şeref ü zineti baston ve cakettir
Şıklarda sigara kutusu şimdi pakettir
Fevt etmeye gelmez bu zaman tu âlettir
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde

Şık beylerin aşkıyla yeşillenmede her sü
Bağlarbaşı, Çamlıca, Kâğıthâne, Küçüksu
Çıksın yine sahrâlara hûbân-ı mülk-i rû
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde

Yaptırmalı bir câme-i nev-tarz ne çâre
Terzi veresiye yapar olmazsa da pare
Her vechle lâzımdır uzanmak bu bahâre
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde

Hercâi eder rağbeti şık beylerin âli
Bağ-ı İrem'e döndürür etrâf-ı cibâli
Günden güne bulmakta bahâr işte kemâli
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde

Güllü Agop'un gülşenine esti hazân âh
Bülbülleri kaldı eli böğründe sehergâh

Âkilleri bu mısraı rengin eder âgâh
Yaz geldi güzellendi hevâ şıklara müjde"[560]

Şıklar hakkında yazılmış şiirlerden bir başkası ise 23 Mayıs 1875 tarihli *Letâif-i Âsâr* nüshasında karşımıza çıkar. "Şık Beylerin Sitayişi" başlığı altında verilen şiirde, özellikle Fransızca kelimelere yer verilerek, şıkların konuşmaları ile alay edilmeye çalışılmıştır. Şiirin en önemli özelliği ise içinde şerhinin; yani açıklamasının bulunmasıdır. Her beyitten sonra, şiirde geçen Fransızca kelimelerin manası verilerek, okuyucuya kolaylık sağlanmıştır. Şerhin bir diğer amacı ise şıkların ne kadar yabancılaşmış olduklarını anlatmaktır. Şiir, 1875 yılının gündelik hayatında sık kullanılan Fransızca kelimeleri vermesi bakımından önemlidir:

"*Gezemez şık bey olan baston ile (bonjor)suz*
Sıkılır canı eğer kalsa iki gün (kur)suz
Fransızca lugatların şerhi
(Bonjor) Bir nev palto olup etekleri kıçından yukarıdır
(Kur) Şıllıklara arz-ı muhabbet etmektir.

Seyrde koltuğuna nâz ile alsa madama
Der madam ah n'olur olsa başımda (panama)
(Madama) malum
(Panama) bir nev hasır şapka

Madam anlayamayıp der ise (kes köse koman)
Şaşırıp şık diyecek yerde (mon anj) derse (mon an)
(Kes köse koman) ne söylüyorsun makamında
(Mon anj) Benim meleğim (mon an) benim eşeğim

İşitir neler bu muhabbetleri derler (bravo)
Şıkın oldum sesini kesse gerek bir iki (tu)

---

[560] **Kahkaha,** nr. 7, 24 Nisan 1875, (12 Nisan 1291), s. 3.

(Bravo) aferin makamındadır
(Tu) öksürük

Şimdi şık mektebi (Bonmarşe) (Filib)le (Valori)
Çarşının onlar için kalmamış eski (valörü)
(Bonmarşe) (Filib) bu isimler malum
(Valörü) kıymet değer manasına

Şıkların ağzına lâyık dejune vakti (boku)
Kahvesinde Filib'in (janbon) ile taze (kato)
(Boku) Çok manasına
(Janbon) Lahm-ı hınzır (kato) börek

Orada eyleseler birbirine (rankonter)
Âşinâlıklar ederler ki usûle (konter)
(Rankonter) tesadüf manasına
(Konter) muhalif

Üdebâdan geçinir her birisi bir (doktor)
Bu bilişle olamazlar dahi bir (kondüktör)
(Doktor) âlim manasına
(Kondüktör) omnibüs arabacısı manasına

Ya o nazlı yürüyüş ol nene çeşm (miyob)
Yosmalık şıklar için (Mir)de biçilmiş bir (rob)
(Miyob) za'f-ı basar
(Rob) kaftan manasına

Kaba derler bize ol yosma edâlar (sandut)
Bizi inceltemedi şıkları incelten (rut)
(Sandut) şüphesiz
(Rut) tarik

Bir mükemmel şık için lâzım olan şey (Truva)
Ele baston, göze gözlük, kola şıllık (madama)
(Truva) üç

Ya o şıllık olanı neyleyelim her (dimanş)
Koluna takmak için şıkları mânende-i (manş)
(Dimanş) yani pazar günü
(Manş) câme ve elbisenin kolu

Araba ile Beyoğlu'nda eder durmaz (tur)
O guguklu hotozu sallar eder şıklara (kur)
(Tur) dolaşıp gezmek
(Kur) arz-ı muhabbet

Yosma-cazım der iken şık beye ettin beni (fu)
Arabacı şıka der kaç bizi etme (makru)
(Fu) divane manasına
(Makru) yol gösterici manasına

İşitince seyisin bu sözünü ol (joli dam)
Der ki bakma bu barbara sakın kızma (mon am)
(joli madam) güzel hanım manasına
(Mon am) benim canım demek

Çalabım razı, beyim razı buna ben (kontan)
Derim avdette sab aylığını ona (vatan)
(Kontan) memnun manasına
(Vatan) yıkıl git manasına

Der o şıllık hanıma şık bey o dem (mil mersi)
Der hanım (padekva) şık bey dahi (mersi mersi)

(Mil mersi) bin teşekkür demek
(Padekva) yani teşekküre değmez.

Ayrılırken tutuşup el ile derler (adiyö)
(Adiyö monşer ami) (Ma şer ami san zadiyö)
(Adiyö) veda manasına
Elveda benim kıymetli dostum. Veda etmiyerek ayrılalım muhibbem

Ayrılırlar o zaman sonra olurlar hemdem
Arabacı kovulur sonra kim alır bilmem

Vah şıklar darılıp şimdi bize hiddet eder
Her biri başın alıp gayri Beyoğlu'na gider

Medeniyet beyidir beylerimiz doğrusu ya
Ne kadar medh ü senâ olsalar azdır hayfâ

Hele yaz mevsimi şıllıklar olup da (amazon)
Çevirirler güzel at üzerinde (helezon)[561]

Şiirde geçen Fransızca kelimelerin bir dökümünü yaparsak, şu liste ile karşılaşırız: cour (kur), madame (madama), panama(panama)-hasır şapka, mon (mon)-benim, ange (anj)-melek, âne (an)-eşek, bravo (bravo)-aferin, toux (tu)- öksürük, Bonmarşe-bir mağaza, Filib- bir kıraathane, valeur (valör)-değer, beaucoup (boku)-çok, jambon (janbon)-domuz butu, gâteau (gato)-çörek, rencontre (rankontr)-tesadüf, contraire (kontrer)- muhalif, docteur (doktör)-doktor, conducteur (kondüktör), myope (myop), robe (rob)-entari, sans doute (san dut)-şüphesiz, route (rut)-yol, trois (trua)-üç, dimanche (dimanş)-pazar günü, manche (manş)-elbise kolu, tour (tur), fou (fu)-divane, joli (joli)- güzel, âme (âm)-can, adieu (adiyö)-veda, sans (san)-sız eki,

---

[561] **Letâif-i Âsâr,** nr. 1, 23 Mayıs 1875, 17 Rebiülahir 1292, 10 Mayıs 1291, s. 3-4.

content (kontan)-memnun, vat+en!-yıkıl!, mille (mil)-bin, merci (mersi)-teşekkür, amazone (amazon)- binici kadın.[562]

2.3.1.6. Şık Olmanın Kuralları

Tiyatro gazetesi, "Ahlâk Risalesi" başlığı altında, İstanbul'da yaşayanların nasıl davranmaları gerektiğine dair, maddeler halinde kurallar sunmuştur. Bu kurallardan bazıları şıkları ilgilendirmektedir. İkinci kural, iflas eden bir kişinin ardından kullanılması gereken deyimle ilgilidir. Kaba tabir kullanmamalı, daha kibar olmalıdır: "*(2) Ahbâblarından biri iflas eder ise sakın top atmış deme. (Likida sivan) etmiş de.*"[563] Alacaklılar, özellikle de alafranga şıkların sürekli peşinde oldukları için, alafrangalar yürürken arkalarına bakmamalıdırlar: "*(3) Sokakta gider iken ardına bakayım deme. Pek fenadır. Çünkü alacaklı dâim geriden gelir.*" Kişi, tam dışarı çıkmak üzere iken misafir gelirse, ona açık bir şekilde doğruyu söylemek uygun değildir. İma yoluyla misafir def edilmeye çalışılır:

> "*(4) Bir yere gider iken şayed misafir geliverir ise kabûl edemem demek mahall-i adîdir. Bunun çaresi sık sık saate bakmaktır. Eğer onunla da kalkıp gitmez ise uyuklamaktır.*"

Kişinin fesi çok eski ise ve utanılacak bir yıpranmışlığa sahipse, hemen alafrangalık takınılmalıdır: "*(5) Eğer fesin eski olup da utanacak bir yerde bulunur isen derhal alafrangalığı takınıp başını açmalısın.*" Altıncı kural ise vapurdan nasıl inilmesi gerektiğine dairdir: "*(6) Vapurdan çıkar iken sakın ötekini berikini itip sürtme. Biraz sabret, kadınlar çıksın da sen sonra çık.*" Yedinci kural, alafranga olmanın gerektirdiklerine dairdir. Alafranga olan kişi, tırnaklarını altı aydan önce kesmez: "*(7) Eğer alafranga isen tırnaklarını altı aydan evvel kesme. Âdâba muhalif harekette bulunmuş olursun.*"[564]

---

[562] Baha Öngel, **Fransızcadan Türkçeye (Telaffuzlu) Yeni Sözlük,** Öngel Kitabevi, Ankara, 1976; Pars Tuğlacı, **Büyük Türkçe-Fransızca Sözlük,** Pars Tuğlacı Yay., İstanbul, 1968.
[563] **Tiyatro,** nr. 7, 22 Nisan 1874, (10 Nisan 1290), s.3.
[564] **Tiyatro,** nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 3.

Şafak, şıklık için gerekli olan beş kuralı gazetesinde neşrederek, kendince şıklarla alay etmiştir:

> "*Birincisi- Tabiat meyyâl olmalı.*
>
> *İkincisi- Fransızcanın*[565] *(abe)siyle yalan yanlış bir iki lakırdılarını bilmeli.*
>
> *Üçüncüsü- Kût-i lâ-yemût-i taayyüşü olmalı.*
>
> *Dördüncüsü- Kimseye benzememek üzere müteaddid elbiseleri ve pantolonunun paçaları geniş, potinlerin burnu Diyarbekir pabucu gibi sivri olmak ve borçtan dolayı terziyi kandırır sözler bulmak.*
>
> *Beşincisi- Pertehepçi'nin gazinosunda oturup çalgıcı kızlar ile kutra ederek garsonun tercümanlığıyla musâhebet etmek...*
>
> *Mevâd-ı hamse-i mezkûrenin teferrüâtı var ise de şimdilik bu kadarcıkla iktifâ eyleriz.*"[566]

Hayâl, şık beylerin özelliklerini anlatan küçük metin ve diyaloglarla yetinmeyerek, en sonunda bir "şıklık nizamnamesi" neşretmeye karar verir. Gazetenin kendi kurgusu olan olan şartname, bu insanların nasıl yaşadıklarını anlatması bakımından çok önemlidir. Bu yüzden, on yedi maddelik bu metnin bütün maddelerini değerlendirmeye alacağız. Beyoğlu'nda bir reis ve dokuz aza tarafından, sayıları on bine ulaşan şıklar için hazırlandığı belirtilen şartnamemin ilk maddesi, her şıkın "şıklar meclisi"ne üye olması gerektiği ile ilgilidir:

> "*Birinci Şart- Şık olmak arzusunda bulunan her kim olur ise olsun meclis mahsûsunda kendisine bi'l-etrâf nazar-ı dikkat olunup istidâd-ı tam*

---

[565] "*Fransız kültürüyle asıl ünsiyetimiz III. Ahmed devrinde başlamıştır. 1721 yılında Paris'e elçi olarak giden Yirmisekiz Çelebi Mehmet Efendi'nin ünlü Sefâretnâme'si, İstanbul'da yepyeni modaların doğmasına yol açar. Bununla beraber, Osmanlı ülkesinde yaygın yabancı dil henüz İtalyancadır. XVI. yüzyılda Galata'da yerleşen Cizvitler'in Katolik ve Ermeni çocuklarına Fransızca öğrettiklerini biliyoruz. Fransızca, Türkler arasında, III. Selim devrinde yaygınlık kazanmaya başlamıştır. Bu devirde açılan Mühendishane'de öğretim Fransızca yapılıyor, bu arada bu dilden bazı kitaplar Türkçeye çevriliyordu. Selim, daha şehzadeliği sırasında XVI. Louis ile mektuplaşmış, hatta haberleşmeyi sağlaması ve Fransızca öğrenerek askerlik ilmi tahsil etsin diye adamlarından Safiye Sultanzade İshak Bey'i Paris'e göndermiştir.*" Beşir Ayvazoğlu, "Eski ve Yeni Bihruz Bey'ler I", **Türk Edebiyatı,** Sayı 256, Şubat 1995, s. 18.

[566] **Şafak,** nr. 9, 15 Mayıs 1874, 28 Rebiülevvel 1291, 2 Mayıs 1290, s. 2.

görüldükte defter-i mahsûsa kayd edilecek aksi hâlde dehâletten sarf olunmak üzere kendisine cevâb-ı kat'â verilecektir."[567]

Otuz yaşını aşmış olanlar, halk arasında sivilize olarak anıldığından, ikinci şartta yaş sınırlamasına değinilmiştir: " *İkinci- Zümre-i uşekâya dehâlet edenin sinni on ikiden otuz yaşına kadar kabûl olunup bu sinni mütecâviz kabûl olunmayacaktır.*" Beylerin şık olarak dolaşabilmeleri için alışverişe çıkmaları, bunun için de para gerekli olduğundan, şartlardan üçüncüsü maddiyata ayrılmıştır: " *Üçüncü- İkinci şartta beyan kılındığı üzere sinni matlûba tevâfuk eylediği hâlde kendisi sâhib-i sermâye olacaktır.*" Şıkların Fransızcayı iyi derecede bilmeleri şart değildir. Bu kural sivilizeler için geçerlidir. Şıkların birkaç kelime Fransızca bilmesi yeterli görülür. Tabii kişinin bu dili iyice biliyor olması, daha hoş karşılanacak bir durumdur: "*Dördüncü- Kendisi bir mikdar Fransızca bilir ise ne güzel, bilmediği hâlde Fransızların Türkçe söyledikleri lakırdı-yı bi-taklide ziyadesiyle çalışacaktır.*" Şıklar meclisine kayıt yaptıran her kişi, meclisin tayin ettiği terziye elbiselerini diktirmek mecburiyetindedir. Şıkların herhangi bir terziye kıyafet diktirmesi mümkün değildir:

> "*Beşinci- Birinci şartta zikr olunduğu üzere ez her cihet müstaid bulunan zât defter-i mahsûsuna ba'de'l-kayd evvel bavul, kendisine uşekâ terzisi irâe olunarak elbisesini oraya kestirmeye, yakalık ve teferrüât-ı sâireyi dahi oradan verilen emr-i mûcebce icrâya mecbûr olacaktır.*"

Meclis tarafından belirlenen terzilerde diktirilen elbiseler, şıklar tarafından giyilecek ve bu kıyafetlerle kışın Beyoğlu'nda, yazın ise seyir mahallerinde dolaşılacaktır:

> "*Altıncı- Beşinci şartta ıyân olunduğu üzere elbise-i mezkûreleri giymiş olduğu hâlde pazar ve cuma günleri kışın Beyoğlu'nda yazın dahi mahall-i sâire-i ma'lûmede her hâlde mevcûd bulunacaktır.*"

---

[567] **Hayâl,** nr. 118, 21 Kasım 1874, (9 Teşrinisani 1290), s. 2-3.

Gözlük, şıkların en önemli aksesuarı olduğundan, mavi renkli ve tek camlı bu gereci takmadan dışarı çıkmak kesinlikle yasaktır: "*Yedinci- Takacağı gözlük tek camlı rengi dahi moda iktizâsından olduğu üzere mâi olup zinhâr gözlüksüz dışarıya çıkılmayacaktır.*" Şık, gözlüğünü sürekli gözünde tutmak mecburiyetindedir. Şayet sokakta yürürken, bir diğer şıka tesadüf ederse ve gözünde gözlüğü yoksa hiç tereddüt etmeden derhâl çıkarıp takmalıdır. Sokakta, kendi sınıfından bulunmayan; yani şık olmayan biriyle karşılaşıldığında ise kesinlikle selam verilmemeli ve görmezlikten gelinmelidir:

> "*Sekizinci- Caddelerde yekdiğerine karşı geldikte şâyed gözlük gözünde yok ise derhâl çıkararak takıp belinden yukarısını birazcık öne doğru eğip müehhiren doğrulukta bir mikdâr kafasını sallayıp yoluna devâm edecek, bu sınıfın hâricinde olan bir ahbâbına tesadüf ettikte kat'an ve katiyen âşinâlık olunmayıp görmemeye mecbûr olacaktır.*"

Şıkların binecekleri arabalar ve hayvanlar da kendilerine göre seçilmiştir. Bir şık arabaya binmek isterse bu araba muhakkak kumpanyaya; yani özel şirkete ait olmalıdır. Hayvanın ise kuyruğu kesik olmalıdır: "*Dokuzuncu- Araba ve hayvana binmek lâzım gelir ise kumpanya arabasıyla kuyruğu kesik hayvana binecektir.*" Tıraş olacakları berberler de özeldir. Gittikleri berberler, sakal keserken itina göstermek durumundadır: "*Onuncu- Perukar-ı mahsusunda tıraş olduğu zaman sakal başları kulağın memelerine kadar bırakılacağına fevk'al-gâye itinâ olunacaktır.*" Şıkların gömlek renginin ne olacağı da önceden belirlenmiştir. Bu renk kesinlikle pembedir. Üstelik bu gömleği giyen şık, gerdanını açık bırakmak durumundadır: "*On Birinci- Giyeceği gömlek pembe renginde olup gömlekten gerdanı tamamıyla görülecektir.*" Şık, tanımadığı bir insanla karşılaştığında, ona "şık" olduğunu belli etmek zorundadır: "*On İkinci- Bilmediği adama şıklığını izhar için körümsü bakacaktır.*" Şıkların fesinin gayet ufak olması gerekmektedir: "*On Üçüncü- Fesi gâyetle ufarak olacak.*" Baston ise gözlüğün dışında bir başka aksesuardır. Bunun da özel yerlerden satın alınması lazımdır: "*On Dördüncü- Elinde mahall-i mahsûsundan mübayaa olunmuş baston olacaktır.*" Parasız dolaşmak ise zaten şıkların en büyük özelliğidir: "*On Beşinci- Cebinde asla akçe*

bulunmayacaktır." Modaya uymakla mükelleftirler. Moda ise her sene değiştiği için takip etmek adına, onlar da her sene değişecektir: "*On Altıncı- Beher sene modası tabiî olarak tebeddül eyleyecektir.*" On yedinci maddede ise yukarıdaki şartnamenin ilan tarihinden itibaren geçerli olduğu belirtilir. En sonda, şıklık emelinde olanların meclise gelip kayıt yaptırmaları istenir ve metin biter. Gazete, 25 Kasım 1874 tarihli nüshasında ise güya şıklar meclisinin göndermiş olduğu bir varakayı neşreder. Varakaya göre, üç gün içinde meclise tam on yedi bin kişi kaydolmuştur: "*Uşeka Meclisi Tarafından- Üç gün zarfında on yedi bin kayd olunup seksen beş kişiye cevab verildi. Heyet-i Meclis-i Şıkân*"[568] *Latife* ise şık ve şıllıkların kışın soğuk günlerinde düştükleri gülünç durumları sanki bir kuralmış gibi vererek, onlarla alay etmeye devam eder. Şartlar ne olursa olsun, gezmek lüksünden bir türlü vazgeçemeyen şıkların, tir tir titredikleri halde sokakta dolaşmaya devam etmeleri, anlaşılamamaktadır.

> "*Şık beyler veyahut efendiler, ağalar şıklığa halel gelmemek en doğrusu keselerine el vermemek cihetiyle sokaklarda kar buram buram yağdığı halde tiril olarak tiril tiril titreyerek gezecek ve üşüyüp donmamaya medâr olmak üzere esir almaca oynar gibi yolda gayet sür'atli gidilecek ve bir diğer şıka rast gelindiği halde yerinde hareket kumandasıyla bir ayak inip bir ayak kalkarak muttasıl eller oğuşturulacaktır. Fevkalâde buz kesilir ise Gedikpaşa Tiyatrosu'na, yok değil hamamına orası kapalı ise külhânına müracaat olunabilecektir. Şıllıklar güvendiklerine güvenebilirse kemâ fi's-sâbık arabalarıyla gezecektir. Ancak yaya gezdikleri vakit hotozlarıyla esbâb-ı tezyineden olan yaşmaklarının bozulmaması için ber-mu'tâd kadim başlarına şal atılmayıp boyunlarına vaz' olunacak ve karlar eriyip donlar, buzlar çözülünceye kadar kayıp düşmemek için ellerinde bastonlu birer şemsiye bulunacak ve fevkalâde soğuk tesir edince ısınmak üzere Marpuççular, Tahtakale, Örücüler, Çemberlitaş velhâsıl bunlar gibi hamamlar câ-yı ilticâları olacaktır.*" [569]

---

[568] **Hayâl,** nr. 119, 25 Kasım 1874, (13 Teşrinisani 1290), s. 4.
[569] **Latife,** nr. 32, 19 Ocak 1875, 7 Kanunusani 1290, 11 Zilhicce 1291, s. 1.

Tükürmenin şıklar arasında moda hâline geldiğini, yine mizah gazetelerinden öğrenmekteyiz. Türk toplumu için her zaman ayıp olarak görülen tükürmenin, o dönemde moda olması ise hayli ilgi çekicidir. Alafrangalığın kuralları arasında gösterilen tükürmenin, ne gibi olumsuzluklara yol açtığı *Latife'*de şöyle anlatılır:

> "*Sıkça tükürmek alafranga usûlünden olduğuna mebni, şık beyin biri geçenlerde bir kahvede oturup kahvenin penceresinden dışarı sık sık tükürdüğü sırada bir defasında bir hamalın eline rast gelmesiyle hamal-ı mezbur pür hiddet şık beye hitaben nedir bu ettiğin dediğinde, merkum bey bu hususun alafranga olduğunu beyân etmesi üzerine, hamal dahi şık beyin yüzüne tükürerek, işte asıl alafranga böyle olur dediği haber alınmıştır.*"[570]

2.3.1.7 Fransızca

Bir "Çingene Falı"ndan, 1870'li yılların şıklarının Fransızlar gözünde düştükleri hâli anlamaktayız. Fransızlar gibi olmaya çalışan şıklar, Fransızların maskarası haline gelmiştir: "*Bundan sonra Fransızlar şıklara bakıp gülmeyecekler!*"[571] Fransızların şıklara bakıp bakıp gülmeleri, aslında şaşılacak bir durum değildir. Çünkü şıklar, bilmememelerine rağmen, Fransızca konuşmaya çalıştıkları için, gerçekten gülünç bir hâldedirler. Şıkların Türk olmalarına ve ana dillerinin Türkçe olmasına karşın, Fransızcaya karşı bu hayranlıkları, *Meddah* gazetesi tarafından sert bir şekilde eleştirilir. Ancak gazete, eleştirisini muhavere içerisinde yaparak, şıklara güzel bir ders vermeye çalışmıştır:

> "*Şık- Efendim geceleri ne ile okupe oluyorsunuz?*
> *Gazeteci-Türkçe ne demek istiyorsunuz?*
> *Şık- Yani ne ile meşgûl oluyorsunuz?*
> *Gazeteci- Ha… Gazete okumakla…*

[570] **Latife,** nr. 21, 20 Mayıs 1875, 8 Mayıs 1291, 14 Rebiülahir 1292, s. 1,4.
[571] **Tiyatro,** nr. 70, 19 Şubat 1875, (13 Muharrem 1292), s. 2-3.

Şık- Aman efendim benim için dünyada jurnal mütâlaasından büyük belle riz olamaz. Hele finans üzerine yazılmış artikılileri beni pek edmirili ediyor.

Gazeteci- Allah aşkına ne demek istiyorsunuz?

Şık-Efendim sizin rarınız nedir?

Gazeteci- Efem… Rar ne oluyor?

Şık- Yani sıfatınız…?

Gazeteci- Gazetecilik…

Şık- Öyle ise prononse ettiğim mevleri niçin anlamıyorsunuz?

Gazeteci- Prononse ettiğiniz mevleri anlıyorum. Fakat Türk olduğunuz hâlde, Türkçeyi Türkçe olarak söylemediğiniz için anlamayı haddime yakıştıramıyorum."[572]

2.3.2. İstanbul Kadınları, Şıllıklar (Alafranga Kadınlar) ve Erkekler

Letâif-i Âsâr'a göre, kadınların incecik yaşmak tutunmasının[573] ve güneş, yağmur olmadığı hâlde sürekli şemsiye açmasının nedeni, çirkinliklerini gizlemektir: "*İnce yaşmak tutunmak ve güneş ve yağmur olmayan yerlerde şemsiye açmak, kadınların çirkinliklerini setre güzel bir vesîledir.*"[574] Mizah gazeteleri, özellikle kadınların yaşmak ve ferace konusundaki kayıtsızlıklarını eleştirerek, onların

---

[572] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 2.

[573] "*Kadınların toplum içindeki yerlerinin giyimlerinden belli olması istenmiştir. Bu, birbiri ardınca çıkarılan –fakat halkın giymekte devam ettiği- kıyafet nizamnamelerine de yansımaktaydı. Kadınların sokak kıyafeti olarak kullandıkları ferace, yaşmak ve peçe XVI. yüzyıl başlarından itibaren yerli ve yabancı resimli sanat eserlerinden izlenebilir. Ferace; bedeni ve kolları bol, önden açık, eteği yere kadar uzun, yakasız bir giysidir. Yazın ipekliden, kışın yünlü kumaşlardan yapılır ve çoğu zaman kürkle kaplanırdı. Yaşmaklar beyaz ince dokunmuş yumuşak kumaştan iki parçalı olarak başı örter, üzerine de siyah bir peçe örtülürdü. Ancak tasvirlerde peçeyi tüm kadınların özellikle de yaşlı kadınların kullanmadıkları görülmektedir. XVIII. yüzyılda kadın ferace ve yaşmaklarında değişim başlamış. Fakat bu durum hem ahlâkî, hem de ekonomik açıdan toplumu rahatsız etmiş ve padişahların birbiri ardınca fermanlar çıkararak yasaklar getirmesine yol açmıştır. Yasaklamalara rağmen yönetim ferace ve yaşmak modasındaki değişimin önüne geçememiştir. Yüzyılın sonunda feracelerin yakaları bele kadar, daha sonra da topuklara kadar uzamıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında ön etekleri; yuvarlak kesimli, tek düğmeli yakaları kırmalarla süslü bir görünüme bürünmüştür. Yaşmak ise giderek incelmiş kadınların yüzlerini örtmekten öte güzelliklerini ortaya çıkaran bir şekil almıştır.*" Fatma Şensoy, "İstanbul Hayatında Kadınlar", **İstanbul Şehir ve Medeniyet,** Haz. Şevket Kamil Akar, Klasik Yay., İstanbul, 2004, s. 297-299.

[574] **Letâif-i Âsâr,** nr. 15, 15 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 3 Nisan 1287, s. 4.

düzgün, kapalı bir biçimde giyinmeyerek, ahlâk dışı hareketlerde bulunmalarını eleştirmişlerdir.[575] Bu gazetelerden biri de *İbretnümâ-yı Âlem*'dir. 20 Temmuz 1871 tarihli nüshasında, şahit olduğu bir diyaloğu aynen neşrederek, kadınların erkeklerle ne şekilde iletişim kurduğunu açıklamış olur:

"*Feracesi sırtından düşer gibi bir hanım lahoraki almak bahanesiyle birtakım kumaş topları indirtmiş gûyâ pazarlığa dalmış gibi fakat göz işaretleriyle zihnini üst başta duran bir efendiye vermiş olduğundan dili bir türlü aklı başka türlü meşgul idi. Bizim şık bey çeşm-i muze ile iktifâ etmeyip dükkâncıya yanaşarak acaba sizde çiçekli tülbent bulunur mu dedi.*

-Efendim pek âlâsı bizden başka yerde bulunmaz.

-Getir bakalım dedikten sonra hanıma hitâben.

-Bî-vefâ imişsiniz efendim sözünüz bu muydu!

-Bî-vefâ ben miyim sen misin cami havlusunda beni saatlerce beklettin.

Bu aralık dükkâncı çiçekli tülbenti getirip.

-Efendim kumaş, seyr edin canfes gibi.

-Efendim fiyatı kaça deyip yine hanıma efendim ol bâbda kulunuzun asla kabahatim yok. Bendeniz sizi Bahçekapısı'nda bekledim.

-Dükkâncı bir şey anlamış gibi efendim dedi, değil Bahçekapısı'nda dünyayı dolaşan bu kumaşı bulamaz. Sen istersen on

---

[575] Giyim-kuşam kültürüyle ilgili Edmondo de Amicis'in gözlemleri şöyledir: " *'Örtü artık gösterişten ibarettir. Biri başın etrafına sarılarak alnı kaşlara kadar örten, arkada saçların üstünde, ensede düğümlenen ve sırttan bele kadar iki parça hâlinde düşen, öteki, yüzün alt kısmını tamamıyla kapatan ve birincisiyle tek parça teşkil edecek şekilde birleşen iki büyük beyaz örtüdür.' Yazar bu bilgiyi verdikten sonra geriye dönük bir bilgiyi de okuyucuya sunarak sonra genç ve yaşlı ayrımını belli eden bir kullanımdan söz eder: ' Gençler sıkı sıkıya örtünmeye zorlandığı hâlde, yaşlı kadınların yüzlerini biraz daha açıkta bırakmalarına izin verildiği zamandakilerin tam tersi oluyor şimdi. Gençler ve bilhassa güzeller kendilerini daha çok gösteriyor, yaşlılar ise, insanları yanıltmak için kalın bir yaşmakla sıkıca örtünüyorlar.' Yazarın gözünden kadınların yaşmaklarını bağlarken oluşturdukları estetik kaçmaz: 'Türk kadınları yaşmağı öyle bir sanatla bağlarlar ki güzeller pek alımlı, çirkinler de sevimli görünür.*" Fadime Tikbaş, "Edmondo De Amicis'in Gözünden İstanbul Kadınları", **Dünya Edebiyatında İstanbul Sempozyumu Bildiriler,** Fatih Belediyesi Başkanlığı, İstanbul, 2012, s. 682.

yerde bak. Efendi dalgınlığından, Yok! On kuruş pahalıdır, olacağını söyle. (...)"[576]

Alafranga olmak uğruna çeşitli hâllere giren kadınlarla alay etmek için yayımlanan karikatürlerden biri, *Tiyatro*'nun 9 Mayıs 1874 tarihli 12. sayısında karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu cümleye yer verilmiştir: "Alafranga matmazellerle gezmek isteyenler, bundan sonra canbazlık da öğrenmeye mecbur olacaklar!!!"



Resim -35 Tiyatro, nr. 12, 9 Mayıs 1874, (27 Nisan 1290), s. 4.

Şapkayı sadece erkekler değil, kadınlar da takmaktadır. Ancak, şık kadınların taktıkları şapkalar o kadar "tuhaf" görünmektedir ki adeta bir sokak satıcısının taşıdığı "tabla"ya benzer. Bu benzetmenin yapıldığı bir karikatür ise *Tiyatro*'da karşımıza çıkar. 15 Ağustos 1874 tarihli, 40. sayıda yer alan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Tablakârlardan resm alınıyor da bunlardan niçin alınmıyor?"

---

[576] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 3, 20 Temmuz 1871, 2 Cemaziyelevvel 1288, 8 Temmuz 1287, s. 3-4.



Resim-36 Tiyatro, nr. 40, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 4.

Kadınlar, bu yeni moda şapkaları almak uğruna bütçelerini zorlamakta, hatta eşlerini bile zor duruma sokmaktadırlar. *Hayâl*'in 31 Mayıs 1877 tarihli 355. sayısında yayımlanan aşağıdaki karikatür, kadınların şapka tutkusunu yansıtmaktadır. Altındaki diyalog ise şu şekildedir: "-Niçin ağlıyorsun kocacığım? –Nasıl ağlamayayım? Hani şu senin yeni moda şapkanın parası yok muydu? –Ey? Aman helecân geldi… - Yankesiciye çarptırmışım! (Acaba inandırabildim mi?)



Resim-37 Hayâl, nr. 355, 31 Mayıs 1877, (19 Mayıs 1293), s. 4.

Kadınların kıyafetleri öylesine büyük bir değişim göstermiştir ki bu değişim karşısında şaşakalan geleneksel çizgiyi devam ettirenler, "utanılması gereken" kişiler olarak gösterilmişlerdir. "Terakki asrı"nın getirdiği değişimi hayretle karşılayan *Hayâl,* bu durumu bir karikatürle göstermek ister. 17 Haziran 1875 tarihli 157. sayıda yayımlanan karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Kız bu nasıl kıyafet? Utanmaz mızın? –Bu asr-ı terakkide sen utan kıyafetinden."



Resim-38 Hayâl, nr. 157, 17 Haziran 1875, (5 Haziran 1291), s. 4.

Şık görünmek adına "tuhaf" hallere giren kadınların görünüşlerine mana veremeyen *Letâif-i Âsâr,* "Ağlamazsan Bari Gül" başlığı altında verdiği bir soru-cevap metninde, şık kadınlarla alay ederek, onların her hareketini mizahi bir sebebe bağlar. Buradaki eleştirilerin çoğunun gayrimüslim kadınlara yönelik olduğunu düşünüyoruz:

> "*Suâl- Hanımların bazısını hotozlarını*[577] *yüksek ve tümsek ecl-i acayip yapıyorlar. Acaba niçin?*
>
> *Cevâb- Boyları santur çivisi kadar olduğundan, muhabbetli görünmek için.*
>
> *Suâl- Üzerine de yaşmağı*[578] *bir korkunç surette tutunuyorlar bu niçin?*

---

[577] "*Türk kadınları baş süslemelerine ayrı bir önem vermiştir. Uzun saçlılar, ince örgülerini incili kurdelelerle bağlıyarak önde ve yanda zülüfler bırakmışlar ve kalpak (hotoz) giymişlerdir. Baş yapısına göre daha küçük yapılan hotoz, saçların üstüne oturtularak saçlara uygun bir tarzda kullanılmaktadır. Hotozlar, kışın kadifeden, yazın ince ipek kumaşlardan yapılmıştır. Hotozların etrafı, zevk ve zenginlik derecesine göre çiçekler, değerli taşlar ve pırlantalı iğnelerle süslenerek, sırma ipekli çevrelerle (başörtüsü) kullanılmıştır. Günümüzde aşiret kadınları daha sade ve basit şekilleriyle hotozlar giymektedir.*" Melek Sevüktekin Apak, Filiz Onat Gündüz, Fatma Öztürk Eray, **Osmanlı Dönemi Kadın Giyimleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1997, s. 128.

[578] "*Osmanlı İmparatorluğu'nda Müslüman kadınlar sokakta 'ferace' giydiklerinde, yüzlerinin ön kısmını örtmek için ince beyaz iki parçalı tülbentten oluşan ve yaşmak denilen bir sistem kullanmışlardır. Yaşmak, sadece gözleri açık bırakacak şekilde biri aşağıdan, diğeri de yukarıdan gelen iki parçadan oluşmaktaydı. Kapalı ve açık olmak üzere iki değişik türde uygulanan yaşmaklar, bu amaçla kalın ve ince tülbentler kullanılarak sarılırdı. Açık yaşmak, isminden de anlaşıldığı gibi, yarı şeffaf olan ince bir tülbentle bağlanmaktaydı. Özellikle alt yaşmak çok ince olduğu için adeta saydam bir durumdaydı. Bu yaşmaklar zaman içinde kololanarak daha özenle kullanılmış ve bu gibi özel türler saray yaşmağı olarak tanımlanmıştı. Bu tür özel yaşmakların değişik yorumlarına bağlı olarak türleri de oluşturulmuştu. Bu tür özel yaşmakları en son kullanmış isimler Said Halim Paşa'nın eşi Emine ve Şair Nigar hanımlardır. Kapalı olan yaşmaklar öylesine koruyucu biçimlere*

Cevâb- Çocukları umacı zannedip yanlarından kaçarak birlike sokağa gitmesinler de akşama kadar rahat eğlensinler için.

Suâl- Ey bunlar kulaklarını yaşmaktan dışarı çıkarıyorlar bu niçin?

Cevâb- Yanlarından geçen ...lerin fısıltısını kâmilen anlamak için.

Suâl- Bunların yaşmaklarının inceliğinden yüzlerinde yok gibi gözüktüğü halde niçin masrafa girip bu kadar tekellüf ediyorlar.

Cevâb- Yüzlerindeki beyaz ve kırmızı düzgünlere ve yapma kaş ve kirpiklere bir kat daha zinet vermek için.

Suâl- Ya bunlar yaşmaklarını körüklü yapıyorlar da bazen ağız ve burun ve gözlerini bütün bütün açıp yine hemen kapıyorlar acaba niçin.

Cevâb- Açmaları, uzaktan ...ları çağırmak ve kapamaları da ...lar yakına gelince o hanımların yüzlerini görüp de ürküp kaçmamak için.

Suâl- Bunlar önü ilikli ferace[579] *giyerler o niçin?*

Cevâb- Bu bâbda pek çok rivâyet var ise de esaslısı feraceyi[580] *rüzgar açıp da altındaki köhne ve kirli elbiseler görünmesin için.*

Sual- Bunlar feracenin[581] *kollarını dar kestirirler acaba bıu niçin!*

---

dönüştürülmüştür ki, ferace ve yaşmak altında kadınların, kocaları tarafından bile tanınmayacakları kadar değişik türleri bilimektedir." Önder Küçükerman, **Türk Giyim Sanayinin Tarihi Kaynakları,** G.S.D. Dış Ticaret A.Ş., 1996, s. 163.

579 "*Osmanlılar'da şiirlere geçmiş, özellikle Lâle Devri'nden bu yana çok kullanılan bir terim. Aslı Arapça 'ferrace'den gelir. Bol kollu, bol yakalı, kol kenarında zaman zaman samur kürk olan bir giysi. Daha çok devlet memurları tarafından giyilirdi. İlmiye sınıfının, özellikle resmi günlerde giydikleri sırma işlemeli üstlüğe de 'ferace' denirdi.*" A. Tahir Gürsoy, **Dünden Bugüne Giyim Kültürü ve Moda,** 1. Cilt, Mithat Giyim A.ş., İstanbul, 2004, s. 176.

580 "*Arapça'da 'açmak, yarmak; ferahlatmak' manasındaki ferc masdarından gelen kelimenin aslı fereciyye olup 'önü açık ferah elbise' demektir. Feracenin giyim kuşam literatüründe üç ayrı elbise türünün adı olduğu görülür: Kadınların sokakta yaşmakla giydikleri üst elbisesi; ilim adamlarının giydikleri çok geniş ve bol, kolları yırtmaçlı bir çeşit cübbe, biniş; Mevleviler'in giydiği uzun hırka. Bu üç kıyafetten en eski olanı Mevlevi feracesidir ve Mevlanâ'nın anlattığı hikâyeye göre iç sıkıntısına uğrayan bir sufinin elbisesinin önünü yırtıp ferahlamasıyla ortaya çıkmış ve ondan sonra artık 'ferahlık' anlamına gelen bu isimle anılmıştır.*" Hülya Tezcan, "Ferace", **Diyanet İslam Ansiklopedisi,** C. 12, İstanbul, 1995, s. 349.

Cevâb- Kocalarına merhameten ve ekonomiye riâyeten feracenin[582] *kumaşı yarım arşın eksik olsun için.*

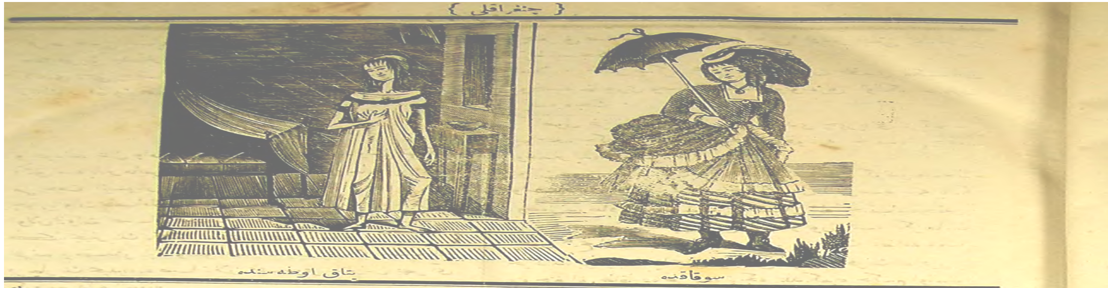
Suâl- Öyle ama her seyre birer ferace kestirirler imiş buna ne demeli.

Cevâb- Artık orasına siz de şaşın biz de. Lakin onu yapanlar başka.

Suâl- Bunlar giydikleri fistanları sokakta da yerlerde sürüyorlar acaba niçin.

Cevâb- Mum ve orak gibi bacaklarını herkes görüp de nazar değmesin için. (...) [583]

Yukarıdaki metinde şık kadınların hem ahlaksızlıklarına değinilmiş, hem de o kadar süslü olmalarına karşın, gayet pis olduklarına vurgu yapılmıştır. Üstelik bu kadınlar, sokakta güzel görünmelerine karşın evde; yani esas halleriyle gayet çirkindirler. Bu konuyu anlatan bir karikatür ise *Çıngıraklı Tatar'*ın 10 Nisan 1873 tarihli, ikinci sayısında karşımıza çıkar. Sokaktaki kadın ile yatak odasındaki kadın arasında büyük bir fark olduğu görülmektedir.



Resim-39 Çıngıraklı Tatar, nr. 2, 10 Nisan 1873, (29 Mart 1289), s. 3.

---

[581] "*Sokak giysisi olarak ferace, yaşmaktan; ev giysisi olarak şalvar, gömlek, entari ve hırkadan oluşan Osmanlı kadın giysisi, 1850'lere değin ayrıntılarda yeniliklere açıktır, genel çizgilerdeyse genelekselliğini sürdürür. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Batı etkisiyle geçiş dönemi yaşanır ve geleneksel giysiler Avrupa harçlarla süslenir. 1875'ten sonra bütünüyle Batı karakteri kazanır ve dört yüz yıldır sürdürdüğü geleneksel çizgisini kaybeder.*" Sevgi Gürtuna, "Osmanlı Kadınının Giyim Kuşamı", **Osmanlı Ansiklopedisi,** Cilt 9, Yeni Türkiye Yay., 1997, s. 202.

[582] "*III. Mustafa, saltanatının ilk yıllarında bazı hanımların evvelce verilen emirlere aykırı olarak şali softan ve açık ve bed renk çuhadan ve büyük yakalı ferace giydiklerini görmüş, buna mani olunması, kadınların koyu yeşil, güvez ve nefti gibi koyu renkli çuhalardan yapılmış ve küçük yakalı ferace giymelerini, aksi hareket ederlerse cezalandırılmalarını ve bunların terzilerinin de dükkânları kapatılıp uzak yerlere sürülmelerini emretmiştir.*" Rukiye Bulut, "İstanbul Kadınlarının Kıyafetleri ve II. Abdülhamid'in Çarşafı Yasaklaması", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı 48, Ocak 2001, s. 34.

[583] **Letâif-i Âsâr,** nr. 39, 8 Ağustos 1871, 21 Cemaziyelevvel 1288, 27 Temmuz 1287, s. 3-4.

Kadınların çarşıda bir taraftan alışveriş yaparken, diğer taraftan da erkeklerle görüşmelerinin eleştirildiği gazetelerde, dikkat çekilen bir başka nokta ise onların gereksiz şemsiye kullanma hevesleridir. Olur olmaz yerlerde şemsiye açan kadınlar, çarşı içinde; yani Kapalıçarşı'da dahi şemsiye kullanır hâle gelmişlerdir. *İbretnümâ-yı Âlem,* "*Hanımların Çarşı İçi'nde şemsiye tutmasına.*"[584] taaccüb ederim diyerek, tepkisini dile getirmiştir.

Tepki gösterilen bir başka durum ise kadınların, erkeklerin karşısında iken hâl, tavır ve giyinişlerine dikkat etmemeleridir. Onların bir kısmının özellikle takındığı bazı tavır ve hareketler, gazeteleri rahatsız etmiştir:

> "*Bir kadın, düğün ve bayramda giydiği esvablarını giyer, başını gücü yettiği kadar süslü bağlar ve burnunun çilleriyle, düzgününün ziyâdeliğini kapayıp güzel göstermekten başka bir yerini setr edemeyen yaşmağı (istersen yüzünün tülbentini) tutunup ferâcenin önünü açıp eteklerinden, eteklerini saçıp, memeleri yarı yerine kadar açık olduğu hâlde iki memesinin ara yerine bir de gül takıp saatlerce erkeklerin karşısında durup kırılırsa acaba ne demek ister?*"[585]

Gazetenin bu soruya cevabı (........) şeklinde olmuştur.

İlk dönem mizah gazetelerinde, İstanbul'da yaşayan kadınların maruz kaldıkları olumsuz durumlara da yer verilmiştir. Onların karşılaştığı en güç şey, erkekler tarafından rahatsız edilmektir. Sokakta yürürken erkeklerin laf atmalarına ve tacizlerine maruz kalan kadınlar, güvenli bir şekilde bir yerden bir yere gidememektedir:

> "*Osmanlı hanımları dahi göğüs ve bağırlarını açıp edebin hâricinde bulunmayacak ve Bâyezid Meydanı'nda leyâli-yi mübârekede envâ-yı*

---

584 **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2-3.
585 **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 2.

rezâlet görülmeyecek ve kadınların ötesi berisi sıkılıp arkalarından yuha ile el çırpılmayacak herkes edebiyle gidip gelecek.”[586]

Yukarıdaki cümleler, *Letâif-i Âsâr*’ın temennisinden ibarettir.

Aslında, mübarek gecelerde bile sokaklarda çeşitli “rezalet”ler görülebilmekte ve kadınlar rahatsız edilmektedir. Bir kısım yaşlı ve tecrübeli kadına göre, bütün suç kadınlardadır. Kadınlar, eğer süslü püslü sokağa çıkmamış olsalar, böyle şeyler başlarına gelmeyecek ve rahatsız edilmeyeceklerdir. *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesine, bir yaşlı hanım tarafından gönderilen varakada, dışarı çıkıp gezen kadınlara ateş püskürülmüş ve onlar, “sürtük” olarak nitelendirilmiştir:

“*Aman yâ Rabb, aman vakitler ne fena olmuş, iyi ile kötü hiç fark olmaz derecesine gelmiş. Lakin bu fenalıkların cümlesi kadınlar tarafından oluyor. Erkeklere bir diyeceğim yok. O sürtükler öyle süslenip başlarına ölmüş kokonaların saçlarından yapılmış şenpon ve ayaklarına potin ve arkalarına fistanı giyip de Çarşı İçi ve Bayezid gibi yerlere çıktıktan sonra elbette erkekler de onların arkasını bırakmaz. Ah yüreğim nasıl yanmasın. Hani o çedik pabuçlar, hani içlik ve kapalı kalın yaşmaklar, hani o başımıza bağladığımız canım canım Kandilli yemenileri bunların cümlesi bitti. Allah cümlemizi ıslâh eylesin.*”[587]

Kadının gazeteye gönderdiği varakanın hemen arkasında, *İbretnümâ-yı Âlem*’e ait olan bir “Mütâlaa” vardır. Gazeteye göre, varakanın sahibi hanım haksızdır. Bu işte kadınlar değil, erkekler suçludur ve “rezalet”in başlıca sebebi yine erkeklerdir:

“*Zîrâ kadınlar kocaları tarafından bu yolda ettikleri rezâlete müsaade görmemiş olsalar evlerinden dışarı çıkmak ihtimâli yoktur. Demek ki bu rezâlete başlıca sebep olan erkekler olduğu gibi, Direklerbeyni’nde ve*

[586] **Letâif-i Âsâr,** nr.46, 26 Eylül 1871, 11 Recep 1288, 14 Eylül 1287, s. 1-2.
[587] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 16, 27 Eylül 1871, 12 Recep 1288, 15 Eylül 1287, s. 2-3.

arabalar arasında gezip ve belki kendi familyasıyla eğlenenler dahi yine o erkeklerdir."[588]

Burada, erkeklerin kendi aile bireyleri arasında yer alan kadınlarla farkında olmadan görüşmelerine özellikle değinilerek, aslında her iki tarafın da; yani hem kadın, hem erkeğin suçlu oldukları dile getirilmiştir.

İstanbul kadınlarıyla ilgili yorumlardan bir başkası ise *Letâif-i Âsâr* gazetesinde görülür. İstanbul'daki matmazellerin aslının ve nesebinin belli olmadığını düşünen gazete, onlar için şu cümleyi kurmuştur: "*Aslı nesli bilinmez tatlı su frenkleriyle matmazelleri.*"[589] *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesi, erkeklerin umursamaz tavırlarıyla ve kadınlarını korumaktan, kollamaktan aciz oluşlarıyla alay etmek için, "Bayezid Meydanı Nizamnamesi" başlığı ile mizahi bir nizamname yayımlar. Bu nizamnameye göre, meydandaki erkek ve kadınların davranış biçimleri, gayet lâkayd olmalıdır. Uzun nizamnamenin birkaç bendi aşağıdaki gibidir:

"*Birinci Bend- Bayezid Meydanı yevm-i mahsûsunda dolaşanlar her kim olursa olsun kendi familyasına sair taraftan olunan rezâleti görmemek için sağ ve sol taraflarına asla bakmayacaklar.*
İkinci Bend- Kendi familyasına kol kola gezmekte olduğu arkadaşının ettiği taşkınlığı gördükte kendisini bilir erkek ve kadından biri tesadüf edinceye kadar tecâhülâne davranıp mümkün olduğu kadar muâveneti de dirîğ etmeyecektir.
Üçüncü Bend- Arkasına düştükleri hanım, arkadaşının haremi olduğu sezildikten sonra beyân-ı ma'zeret edeceği anlaşıldığı halde mahcûb etmemek üzere yanından savuşulacaktır.
Dördüncü Bend- Uzaktan kendi familyası geldiğini gördüğü halde yanındakilerden şu hanımın hüsnüne ne buyurursunuz diye istifsar ve

---

588 **İbretnümâ-yı Âlem,** a.y.
589 **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Recep 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.

onlar tarafından diyecek yok cevabı verilirse âcizlerinin haremimdir diye iftihâr edilecektir.
Beşinci Bend- Başkasını çimdiklediğini familyası görüp de usûl ile (Seni gidi seni işte ben de inadıma kendimi çimdikletmek için mahsus kalabalığa gidiyorum.) diyen hanımların kocaları tarafından yalnız bir tebessüm olunacaktır.
Altıncı Bend- Bayezid Meydanı'nda kadınların içine karışmış olan erkeklerin mübayenet-i dîn ü mezheblerine bakılmayıp müsâvat maddesi mer'îü'l-icrâ tutulacaktır.
Yedinci Bend- Yeni zenpareliğe heves eden güzel beylerin durdukları mahallin yanında yahut arkasında mahsus bunlar için çıkmış birer ve bazan beşer, onar mahbûb dost bulunacaktır."[590]

İleriki nüshalarında mizahi nizamnamesini yayımlamaya devam eden gazete, özellikle erkekler üzerinde durmuş ve onların araba içlerindeki kadınlarla görüşmek uğruna neler yapabildiklerini sıralamıştır:

"*İKİNCİ FASIL Birinci Bend- Bayezid Meydanı'nda arabalar arasında dolaşmak ve istediği gibi dolaşmak isteyenlerin elbisesi süslüce isperlerin giydiği gibi kısa ceket ve dar pantolondan fark olunmayıp hasbe'l-iktizâ kendini zannettirtmek için elinde bir kamçı bulunacaktır.*
İkinci Bend- Bu misillü zendostların hanımlar tarafından dahi bunların fark olunmamasına medâr olmak üzere arabanın isperi veyahut yanında giden uşaklar gayet parlak ve süslü ve cân çekecek bir heyette bulundurulmaya ihtimâm edilecektir.
Üçüncü Bend- Sakallı veya başka heyette bulunup da zendostluk arzusunda bulunanlar herkesin gözünün önünde hod-be-hod başını arabadan içeri sokup yabancı olmayan isper gibi hanımla ettiği lakırdıyı etmeye salahiyeti olamayacaktır."[591]

---

[590] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 21, 11 Ekim 1871, 26 Recep 1288, 29 Eylül 1287, s. 1.
[591] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 28, 27 Ekim 1871, 12 Şaban 1288, 15 Teşrinievvel 1287, s. 1-2.

Bu durumun farkında olan İstanbullular, gazetelere varakalar göndererek, erkeklerin kadınların peşinde gezmesinin bir an evvel men edilmesi gerektiğini bildirirler. Hatta birkaç ahlâksız erkeğe şiddetli ceza verildiği takdirde, diğerlerinin de edebsizlik yapmaya cesaret edemeyeceği düşünülür. Erkeklerin kadınların peşinden koşup çeşitli rahatsızlıklar vermeleri, "rezalet" olarak nitelendirilmekte ve bu insanların işlerini güçlerini bırakarak laf atma yarışına girişmeleri terbiyesizlik olarak görülmektedir:

> "*Evvelâ Aksaray sâir mahallere nisbetle kalabalık bir mahall olduğundan, gece kadınların birbirlerine gitmeleri veyâhud iftarda bulunup geceleyin avdet etmeleri zarûrî ve tabiî bir keyfiyet ise de ve onlar gidip gelmelerinde derkâr olan müşkilât ve dîde-yi teessüfle görülen rezâlet ta'rîf kabûl etmez bir dereceye gelmiştir desem pek de mübalağa etmem zannederim. Evvel emirde dâire-yi âdâb-ı insâniyetin hâricinde olan bir muâmele-yi nâ-sezâ-yı icrâ etmek kasdıyla işlerini güçlerini terk edip ve belki de evlerindeki rahatlarını feda ederek aşçı dükkânlarında iftâr ve ba'de çarşının bir başından öbür başına doğru gidip gelenlerin ekserisi kadınların arkalarına düşüp harf-endâzlık ve vakt buldukça ötesini berisini sıkıştırmayı kendilerine ma'al-iftihâr raâdet etmiş olduklarından (...)*"[592]

Letâif-i Âsâr, kimi zaman bu şekilde mağdur olan kadınların haklarını koruyup gözetirken, kimi zaman da aşırı süslü kadınlarla alay etmek için sayfalarını doldurmuştur. Gazetenin özellikle dikkat çektiği nokta, kadınların yüzlerini gösterecek sûrette yaşmak takmalarıdır:

> "*Şu kadınların nezâketleriyle berâber süslerine bakmaz mısınız ya o toz gibi ince yaşmaklara aman aman başından bir karış artık hotozlarına*[593]

---

[592] **Letâif-i Âsâr,** nr. 58, 6 Aralık 1871, 23 Ramazan 1288, 24 Teşrinisani 12387, s. 1-2.

[593] "*Uzun saçlı Türk kadınları saçlarını ince örgülerle arkaya tararlar ve bu örgülere de incili kurdeleler bağlarlardı. Önde ve yanlarda zülüfler bırakırlar ve bunlara çehreyi güzelleştirecek şekiller vererek üzerine de kalpak giyerlerdi. Başa göre daha küçük olarak yapılan bu kalpaklar,*

hele şu düzgün, kızıllık, aklık, beyazlık ya o cânım rastık mastık hele hele gözlerde sürmeler yine bir diyecek yok a ya hele şu yarım metre kadar ökçeli fotinlere pek bayıldım."[594]

Gazeteye göre, kadınlar bütün bu süsleri güzel olmak adına yapmaktadır, ancak çirkinleşmekten öteye geçemezler. *Letâif-i Âsâr,* "*Güzel olacağım diye yüzüne boya sürenlere.*"[595] şaşarım diyerek, bu tür kadınlara karşı tavrını belli etmiş olur.

28 Aralık 1872 tarihli *Diyojen* gazetesinden öğrendiğimiz kadarıyla, o yıllarda birtakım madamlar Beyoğlu'nda bir "kadın kulübü" kurmuşlardır. Ancak kurulan bu kulüp, devrin gazeteleri tarafından şiddetle eleştirilmiş ve Altıncı Daire'nin böyle bir şeye nasıl izin verdiği anlaşılamamıştır. Gazeteleri rahatsız eden nokta ise kulübü kuran ve burada toplanan kadınların "fenâ halli kadınlar" olmasıdır. Üstelik kulüp, kız mekteblerine ve erkek kulüplerine de yakın bir mesafededir. Gazetelerin bu duruma itiraz etmesine bir anlam veremeyen *Diyojen,* düşüncesini şöyle açıklar:

"*Bakınız bunların şu fikirleri ne kadar yolsuz bir şeydir. Evvelâ bunlara fena halli kadınlar denilmesi doğru mudur? Bunlar hâllerinden memnûn olmamış olsalar o hâlde devâm etmezler idi. Demek olur ki hâllerinden memnûn imişler. Binâberîn bunlara fenâ halli kadın demek bâ-vücûd mantığa mugâyirdir. Sâniyen bunların mahallât arasında ikâmet ettiklerine îtiraz ediyorlar. Pek âlâ. Bu kadınlar ne yapsınlar? Dağ başında mı otursunlar? Medeniyetin bu kadar terakkiyâtı görülen ve hâlâ bedevîleri bile iskâna çalışılan bu asırda bir bölük nâzik kadınların bedeviyeti ihtiyâr etmelerine medeniyet müsaade eder mi? Kız*

---

saçların üstüne de oturtularak saç tuvaletiyle uygun bir hale konulurdu. Bunlara 'hotoz' denirdi. Ve kışlıkları ayrı, yazlıkları ayrı olurdu. Kış hotozları kadifeden, yaz hotozları da ince ipekli kumaşlardan dikilirdi. Hotozların etrafı zevke ve yine zenginlik derecesine göre çiçeklerle, değerli taşlarla ve pırlantalı iğnelerle yer yer süslenir ve bunun için sırmalı ipekli çevreler de kullanılırdı." Pars Tuğlacı, **Osmanlı Döneminde İstanbul Kadınları,** Cem Yayınevi, İstanbul, 1984, s. 33.

[594] **Letâif-i Âsâr,** nr. 86, 25 Mart 1872, 15 Muharrem 1289, 13 Mart 1288, s. 3-4.

[595] **Letâif-i Âsâr,** nr. 48, 21 Haziran 1872, 14 Rebiülahir 1289, 9 Haziran 1288, s. 4.

mektebine ve erkek kulübüne civâr oldukları medâr-ı îtiraz olunuyor ise bu bütün bütün haksızdır. Bu hâlleri vakitleri yolunda olan hanımlar ve madamalar kendilerine mahsûs olmak üzere kulüpler teşkil etmişler. Tuhaf! Medeniyetin bunlar meyânına da şümûlü istenilmiyor mu? Ama bunlar da bir dereceye kadar efkâr-ı şeytanet var imiş. Zaten zamanımızda efkâr-ı şeytanet kimde yok?"[596]

Kadınların yüzlerine tuttukları yaşmaklar öylesine incedir ki neredeyse bir tül biçimindedir. Onların siyah yaşmak kullanmaları söz konusu değildir. Böyle bir şeyin olabilmesi için kadınların üzüntüden yasa girmeleri gerekir. Yas ise ancak seyir yerlerinin ve Kalpakçılarbaşı'nın yasaklanmasısı ile mümkündür: "*Kadınların siyah yaşmak tutmaları ya millet bahçelerinin veyahut Kalpakçılarbaşı'nın kadınlara yasak edileceğine delildir.*"[597]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında terfrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnemede, İstanbul'a gelmeden önce seyyaha anlatılanların bir kısmı doğru çıkmamıştır. Bunlardan biri, kadınların evde "kafes" adı verilen sıkıntılı şeyin içinde oturmak zorunda olduklarıdır. Seyyaha göre, bu kafes hiç de sıkıntılı bir şey değildir. Aksine çok eğlencelidir; çünkü kadınlar, yüzleri açık bir biçimde bu kafesin ardına oturup, sokaktan gelip geçenleri seyretmekte ve eğlenmektedirler: "*Karıların yüzleri Avrupa karıları gibi açık olduğu halde daima bu kafeslerin içinde oturuyorlar ve gelip geçenleri seyr ederek eğleniyorlar.*"[598] Kadınların sokakta da yüzlerinin açık olduğuna dikkat çeken seyyah, sadece ince beyaz bir tülle yüzlerini örttüklerini ifade eder. Kısacası, bu tülün altındaki yüz apaçık görülebilmektedir. Sırtlarına geçirdikleri bol feraceden ve yüzlerindeki yaşmaktan dolayı, gördüğü bu kadınları İstanbul'un rahibeleri olarak değerlendiren Amerikalı, farkında olmadan yanlış değerlendirmelerde bulunmaktadır.

---

[596] **Diyojen,** nr. 177, 28 Aralık 1872, (16 Kanunuevvel 1288), s. 2.
[597] **Diyojen,** nr. 182, 8 Ocak 1873, (27 Kanunuevvel 1288), s. 3.
[598] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 15, 28 Mayıs 1873, (16 Mayıs 1289), s. 2-4.

O dönemde, bütün "medeni" hâller Beyoğlu'nda görülüyordu. Öyle ki Beyoğlu'nda yaşayan insanların kendilerince bir modası vardı. Takma saç ile gezme bunlardan sadece biridir:

"*Beyoğlu güzelleri âriyyet saç taşımayı terk eyleyecekler ve satanlar elinde bulunan saçları kanape ve koltuklara doldurmak için marangozlar taraflarından ehven fiyat ile alınacaktır.*"[599]

Gelecek seneye dair mizahi tahminlerin yer aldığı "zayiçe"de yayımlanan yukarıdaki tahminin yanı sıra, şu öngörüye de yer verilmiştir: "*Beyoğlu madamalarının âriyyet saçları allı yeşilli renkler ile modalaşacak.*"[600] Saçların yanı sıra, kadınların ayaklarına giydikleri potinler de eleştiri konusu olmuştur. Bu ayakkabıların ökçelerinin; yani topuklarının çok yüksek olması dikkati çekmiş, kadınların neredeyse erkekleri geçeceği vurgulanmıştır:

"*Kadınların potinlerinin ökçeleri bu senenin bir iki ay zarfında o kadar yükselecek ki Doktor Zifos'un*[601] *kavli üzere karılar erkeklere musâvî olacak ve diğer iki ay içinde Karagöz'ün kavlince erkeklerden daha bir karış uzun olacaktır.*"[602]

Kimi kadınlar, geleneksel çedikten yana tercih kullansalar da bu çedikleri almak için Kalpakçılarbaşı'na gittikleri zaman, yine erkekler tarafından rahatsız edilirler:

---

599 **Hayâl,** nr. 37, 10 Mart 1874, (26 Şubat 1289), s. 3.
600 **Hayâl,** nr. 40, 17 Mart 1874, (5 Mart 1290), s. 3.
601
601 Zifos'la Mekteb-i Tıbbiye hocalarından Theodoros Zografos ya da Ksenofan Zografos'un kastedilmiş olması mümkündür. Bu iki hekim Dersaadet Rum Cemiyet-i Edebiyyesi'nin (1861) kurucularındandır. Dernek hedefini "Eğitimin Osmanlı Devleti'nde köken ve dil ayrımı gözetmeksizin Ortodoks halkların bütününe ve keza kadınlara yayılması" olarak belirtmiştir. İki şahsın da hekim olması ve kadın eğitimini hedef almaları Zografos adının alay etmek maksadıyla Zifos'a tahvil edildiğini düşündürmektedir. (Kadın-erkek eşitliği dolayısıyla da Zifos'la alay edilmektedir. Tezin "Kadın" bölümünde ele alınmıştır) Patrikhane tarafından finanse edilen cemiyetin başlıca finansörlerinden biri de bu çalışmada adı sıklıkla geçen ünlü banker Hristaki Zografos'tur. Bkz. Eksertzoglou, *Osmanlı'da Cemiyetler Ve Rum Cemaati*, s. 11-12. Kesin bir bilgi olmadığı için tezde Zifos adı kullanılacaktır.
Alpaslan Oymak, **Osmanlı Mizahında Teodor Kasap (Diyojen, Çıngıraklı Tatar ve Hayâl Gazetesi Üzerine Bir İnceleme)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2013, s.116.
602 **Hayâl,** nr. 43, 24 Mart 1874, (12 Mart 1290), s. 1-2.

"*-Baksana hanım kızım nereye böyle?*

-Vay maşallah kadın nine kavaflardan çedik aldım da eve gidiyorum.

-Sağlıcaklarla giyin kaça aldın bakayım kızım…

-On altı kuruşa aldım ama bilmem aldandım mı?

-Ay baksana bunun üstü sıyrılmış…

-Hele bak başıma gelene ne şurada çapkının biri bana bir çimdik vurdu da ben de tepesine vurayım derken hızla elimden taşların üstüne fırladı. Zâhir ondan sıyrılmış olmalı… Vah vah!!"[603]

1870'li yılların kimi kadınları, tuhaf ve ilginç istekleriyle dikkat çekmişlerdir. Bu kadınlardan birinin bir vapur memuruyla olan muhaveresini sayfalarına alan *Latife,* olur olmaz dileklerde bulunan kadınlarla alay etmiş olur. Muhaverede geçen kadın, çocuğun sübeğini; yani beşikteki bebeğin bacakları arasına konan idrar şişesini Beşiktaş'taki yengesinin evinde unutmuştur. Kadın, Üsküdar'a giden vapurun memurundan, yengesine uğramasını ister:

"*-Ay baksana kuzum! Bu vapur Beşiktaş'a uğrar mı?*

-Hayır kadın bu Anadolu'ya gider.

-Anadolu hangi taraftır?

-Üsküdar'dan tut da boyunca yukarı.

-Aman kuzum Üsküdar'a öyle de uğrayacak öyle de. Zahmet olmazsa yengeme uğrasın da evvelki gün çocuğun sübeğini unuttumdu söylese de göndersinler. Hânesi İhsâniye'de. Orta bakkalın yanı başındaki sokağa saptığın gibi hani alnına bir çıkmaz sokak gelir, yanı başında da manav var o köşeyi dolaşınca karşıki bir sokak daha gelir. İşte o sokakta birinci kapı değil, ikinci kapı yengemin evi. Sucunun üst tarafında manava muttasıl sarı boyalı, cunbalı işte o anladın mı? Kuzum unutma çocuğun sübeğini göndersinler. Hem hepsine ayrı ayrı selâm söylesin e mi kuzum.

-Hanım çıldırdın mı sen çocuğa yeni bir sübek almanın çaresine bak.

-A ne olur ayol sevaptır."[604]

---

[603] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 3.

Şık kadınların kıyafetlerini alaya almak için yayımlanmış karikatürlerden biri ise *Latife*'nin 14 Eylül 1874 tarihli ve 7 numaralı nüshasında karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Kör müsün be! Kocaman yolu görmüyor musun? –Fistanın toz oluyor diye çağırdım işitmedin de…"



Resim-40 Latife, nr. 7, 14 Eylül 1874, (2 Eylül 1290), s. 4.

Kadınların "tuhaf" giyimlerine dair yayımlanmış karikatürlerden biri, bu sefer *Latife*'nin 29 Nisan 1875 tarihli, on ikinci nüshasında görülür. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Nisan ayının kızlara mahsus modası!"



Resim-41 Latife, nr. 12, 29 Nisan 1875, (17 Nisan 1291), s. 4.

Latife, özellikle kadınların abartılı kıyafetlerine değinmiş ve bu kıyafetleri erkeklere eziyet etmek maksadıyla giydiklerini savunmuştur. Bu görüşünü de yine bir karikatür ile bildirmek isteyen gazete, 6 Mayıs 1875 tarihli 15. nüshasında aşağıdaki karikatüre yer vermiştir. Karikatürün altında şu cümle yazmaktadır: "Şu erkeklere bir de fistanlarımızı taşıtalım da hadlerini bilsinler."

---

[604] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 3.



Resim-42 Latife, nr. 15, 6 Mayıs 1875, (24 Nisan 1291), s. 4.

Tiyatro gazetesi de şık hanımların "garip" giysileriyle alay etmek için karikatür yayımlayanlar arasındadır. Gazetenin 11 Nisan 1874 tarihli, 4. nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Kokana bohçaları biz götürek…"



Resim-43 Tiyatro, nr. 4, 11 Nisan 1874, (30 Mart 1290), s. 4.

Kadınların kimisinin ahlâk bakımından düşkün olması, gazeteler tarafından karikatürlerle anlatılmaya çalışılmıştır. Aşağıdaki karikatürde kadın, çamurun arkasına sığınarak, daha doğrusu çamuru bahane ederek eteğini kaldırmıştır. *Tiyatro'*nun 9 Ocak 1875 tarihli, 62. sayısında görülen karikatürde, kadının hâli hoş karşılanmamış olacak ki altına "Mahzâ çamurdan.."; yani sadece çamurdan yazılarak, gerçek sebebin çamur olmadığı anlatılmak istenmiştir.



Resim -44 Tiyatro, nr. 62, 9 Ocak 1875, (28 Kanunuevvel 1290), s. 4.

Kadınlar arasında başlayan şemsiye ve ferace modası öyle bir hal almıştır ki kimi kadınlar, çocuklarının kıyafetlerini satarak, buradan aldıkları para ile kendilerine ferace ve şemsiye almaktadırlar. Bu durumun eleştirildiği bir karikatür ise *Hayâl*'in 8 Temmuz 1875 tarihli, 166. sayısında görülür. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Hani ya oğlum senin sırmalı setren nerede? -Anam sattı da şemsiye ile ferace aldı…"



Resim-45 Hayâl, nr. 166, 8 Temmuz 1875, (26 Haziran 1291), s. 4.

Şıklar arasında uzun palto giymek moda olduğu gibi, şıllıklar arasında da uzun etekli elbise giymek moda hâline gelmiştir. Öyle ki elbisenin uzunluğundan ayaklar bile görünmemektedir. Aşağıdaki karikatür, *Çıngıraklı Tatar*'ın 21 Mayıs 1873 tarihli,

13. sayısında yayımlanmıştır ve altında şu cümle yer alır: “Ayaklarını göstermek ayıp imiş de.”



Resim-46 Çıngıraklı Tatar, nr. 13, 21 Mayıs 1873, (9 Mayıs 1289), s. 3.

Kadınlar, sadece elbise konusunda değil, baş süsleme konusunda da kimi zaman abartıya kaçmışlardır. Süs amacıyla başlarına her türlü şeyi takıp takıştıran kadınlar, *Çıngıraklı Tatar*’ın hedefi hâline gelmiştir. Aşağıdaki karikatür, gazetenin 7 Haziran 1873 tarihli, 18. sayısında görülür ve altında şu cümle yer alır: “Anasından böyle doğmuş olsaydı acaba ne kadar zahmet çekerdi bozmak için…”



Resim-47 Çıngıraklı Tatar, nr. 18, 7 Haziran 1873, (26 Mayıs 1289), s. 3.

Hotoz takma işini fazla abartan ve bu yüzden günlük hayatlarında zorluklar yaşayan kadınlar, gazetelerin hedefi haline gelmiştir: "*Tepelerinden bir arşın yukarıda olan hotozlarını arabaya sığdıramayıp rahatsız olan şıllıklardan.*"[605] da usanılmıştır. Hayatları balo ve tiyatroya gitmekle geçen şıkların yanı sıra, alışveriş çılgınlığına tutulmuş şıllıkların halleri, çeşitli muhaverelerle yansıtılmaya çalışılmıştır. Bahsi geçen kadınların, gayrimüslim olduğunu düşünmekteyiz. Muhaverelerden ikisi şu şekildedir:

"*Şıkların Taltifâtı*

-Sabâh-ı şerifler hayr olsun efendim.
-Sabâh-ı şerifler hayr olsun efendim.
-Keyf-i âliniz efendim.
-Hamd olsun efendim. Zâtınızın efendim.
-Hamd olsun efendim.
-Ne tarafa böyle efendim.
-Tiyatroya efendim. Zâtınız efendim.
-Bendeniz de baloya efendim.

Şıllıkların Mukalemesi

-Madmazel nereye böyle.
-Yeni bir fistan almaya gidiyorum.
-Nerede satılıyor imiş.
-Doğruyol'da. Doğruyol'da.
-Aman daha var mıydı acaba?
-Çabuk yürü çabuk. Belki de kalmamıştır."[606]

---

605 **Meddah,** nr. 20, 30 Nisan 1875, (24 Rebiülevvel1292), s. 3.
606 **Latife,** nr. 14, 4 Mayıs 1875, 22 Nisan 1291, 29 Rebiülevvel 1292, s. 1-2.

Latife gazetesi de madam ve matmazellerin saç ve baş şekilleriyle alay edenler arasına katılmıştır. Aşağıdaki soru-cevap bu alayın en güzel örneğidir:

"*-Şimdiki çiçek pazarı hangi mahaldedir.*
-Madam matmazellerin başlarında."[607]

Ecnebi kadınların başlarının açık olmasından dolayı, onların saçları ve baş şekilleri hakkında mizahi cümleler kurulabilmektedir. Ancak kimi zaman bu kadınlar, yaşmak ve ferace de kullanabilmekteydi. Ecnebi kadınların Müslüman giysisiyle, cuma ve pazar günleri seyir mahallerine gitmeleri, hoş karşılanmamış ve eleştirilmiştir. Bu kadınlar arasında Güllü Agop'un tiyatrosunda çalışan iki artist de vardır. Karakaşyan Hanımlar olarak adlandırılan hanımlar Çamlıca, Millet Bahçesi'ne giderken yaşmak, ferace kullanmakta ve bu seyir yerlerinde saatlerce Müslüman kadın görünümünde dolaşmaktadırlar. *Hayâl* gazetesi bu duruma tepki göstermiş ve bu hanımları uyarma gereği duymuştur:

"*Böyle münasebetsizlikte bulunmamaları için onlara nasihat vermek daha münasibdir ama Karakaş Hanımlar diyecekler ki biz her istediğimiz elbiseyi giyeriz. İstediğimiz yere gideriz. Vâkıâ öyle ama bir adam evkât-ı sairede iktisâsını îtiyâd etmediği bir libâsı eyyâm u leyâlî-yi ma'lûmede iktisâ ederse elbise-yi mahsûsâsıyla icrâsına muvaffak demek olacağı bir maksadına nâiliyyet, emeline mebnî iktisâ etmiş olduğu emsâl ile istidlâl olunur.*"[608]

Gazeteye göre, Karakaşyan Hanımların mesire yerlerine giderken Müslüman kadınları gibi giyinmelerinin ardında gizli bir sebep yatmaktadır; çünkü bu oyuncular, dışarıda her zaman açık bir şekilde gezerlerken, sadece bu mesire yerlerinde yaşmak ve feraceli görünürler. Dolayısıyla belli bir emele ulaşmak , bir

[607] **Latife,** nr. 32, 19 Haziran 1875, 7 Haziran 1291, 15 Cemaziyelevvel 1292, s. 1-2.
[608] **Hayâl,** nr. 160, 24 Haziran 1875, (12 Haziran 1291), s. 2.

maksadı gerçekleştirmek uğruna, bu değişime gidildiğine inanan gazete, Karakaşyan Hanımların böyle davranmalarının ardındaki sebebi sorgular.

Kadınların seyir yerlerinde dolaşmalarının nedeni, erkeklerle buluşabilmektir. Erkekler de bu uğurda para ve zaman harcamaktan çekinmezler. Hatta, bir hafta öncesinden çalıştıkları yerden borç para bile isteyebilirler. *Hayâl* gazetesi bu duruma olan şaşkınlığını "Şaşarım" başlıklı metinde şöyle dile getirir: "*Gelecek hafta Büyükdere'de matmazeller ile piyasa edelim*[609] *diyerek şimdiden odacıdan istikrâz edenlere.*"[610] Başlıktaki sözcüğü cümlenin sonuna getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Kadınlarla ilgili bir başka eleştiri konusu ise onların birtakım fotoğrafçılara gidip fotoğraf çektirmeleridir.[611] Fotoğraf çektirmeleri bir yana, kadınların bu fotoğraflarının dükkânda sergilenmesi, halkı rahatsız etmiş ve gazetelere varaka gönderilmesine sebep olmuştur. Bu varakalardan biri, *Hayâl*'de karşımıza çıkar. Bir İstanbullunun ağzından yazılmış varaka şöyledir:

---

609 "*Osmanlı İmparatorluğu'nda gayrimüslim azınlıkların çoğu ve Levantenler Beyoğlu'nda yaşarlardı. Özellikle Pera yani 'karşı yaka' dışında meyhane veya benzeri eğlence yerlerinin açılmasına genelde izin verilmezdi. Bu yüzden ilk dönemlerde 'piyasa yapmak' yani gönlünü çelecek bir kız arayan İstanbul tarafının gençleri ile yasak olmasına rağmen 'işret etmek' yani içki alemi yapmak isteyenler Pera'ya veya Galata'ya geçerlerdi. Burada akşama dek piyasa yapanlar, afilli eda gayri müslim kızlarını gördükçe, 'severim can u gönülden seni tersa (Hristiyan güzel) çiçeğim) diye başlayan Şevki Bey'in hicaz bestesininn güftesine hayat verirken, bir diğeri de 'küşade sinesi aceb sehası mı var' yani sinesi açık cömertliği üstünde diyen ve bununla teselli bulan şairin mısrasına ilham kaynağı oluverirlerdi.*" Yüksel Çelik, "Eminönü'nde İlk Kulüp", **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 369.

610 **Hayâl,** nr. 162, 29 Haziran 1875, (17 Haziran 1291), s. 3.

611 "*19. yüzyıldan önce saraya ya da belirli tarikatlara mensup olmayan kent sakinleri, insan ve hayvan tasvirlerini sadece şenlikler çerçevesinde görme olanağına sahip olmuşlardı. Yüzyılın sonuna doğru fotoğraf ve karikatür, resmin hızla gündelik kültürün bir parçası olmasını sağlamıştır. Bu gelişme, kendini belli etmeden, ama son derece yoğun biçimde, laikleşme sürecini etkilemiştir. 1850'lerde Osmanlı İmparatorluğu'na giren fotoğraf sanatı, önceleri İstanbul'da yaşayan Avrupalıların (James Robertson, Guillaume Berggren) ve gayrimüslim azınlıkların, örneğin Basile Kargopoulos'un veya Abdullah Fréres adıyla çalışan Aliksan biraderlerin ilgisini çekmiştir. Bu fotoğrafçıların müşterilerinin büyük bir bölümü Avrupalıydı Müslümanlar arasında ise fotoğrafçılık önce askerler arasında yaygınlaşmış, böylece daha önce manzara resimlerinde yansıtılabilen askeri binalar kolayca kağıda geçirilebilmiştir. Ayrıca, büyük Osmanlı kentlerinde yaşayan erkek ve kadınlar, herkesçe seyredilmediği için dini açıdan bir sorun teşkil etmeyen insan resmine ulaşma imkânını da elde etmişlerdir. Örneğin Abdülhamid'in kızlarından biri, babasının uygun damat adaylarının fotoğraflarını önüne koyduğunu ve evleneceği kişiyi bu fotoğraflardan seçtiğini anılarında anlatmıştı.*" Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam,** Çev. Elif Kılıç, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1997, s. 277-278.

"Cân u dilden mübtelâsı olduğum Karagöz Hazretleri,
Beyoğlu ve mahall-i sâirede vâki' resimci dükkânlarında fotoğrafya ile alınmış ferâceli yaşmaklı kadın resimleri görüyorum. Acaba bu kadınların resmini kim alıyor, nerede çıkarıyorlar?(...) KARAGÖZ Ben o kadınların ferâcesizini de görüyorum. Çıkardıkları mahal de fotoğrafyacı dükkânı olmalı."[612]

Kadınların tül gibi şeffaf yaşmaklarıyla alay eden gazeteler arasına *Hayâl* de katılmıştır. Gazete, güya yazacak haber bulamamaktadır. Haber olabilmesi için "*kadınların yaşmakları camdan daha şeffaf olmalı*"[613] diyerek, sanki kadın yaşmakları şeffaf değilmiş gibi davranır ve alay eder. Bir başka nüshasında ise hanımların giydiklerini, yaşmak ve feraceden saymadığını, bir gün gelecek ki "*hanımefendiler sokağa çıktıkları vakit yaşmak, ferace giyecekler.*"[614] diyerek ortaya koyar.

İlk dönem mizah gazetelerinde, evli kadın manasına gelen madam, evlenmemiş kız anlamında matmazel sözcükleriyle karşılaştığımız gibi, süsüne düşkün yaşlı kadın anlamında kokona kelimesi de geçmektedir. Yalnız, *Latife* gazetesi bu kelimeyi "*Bir nev' tavus kuşu.*"[615] olarak izah ederek, mizah yapmıştır.

Şıllıkların "fistan" merakı, gazeteler tarafından bir türlü anlaşılamamaktadır. Özellikle de uzun elbise diktirip giymeye meraklı şıllıklar, karikatürlere dahi konu olmuşlardır. *Tiyatro*'da, 24 Haziran 1874 tarihinde ve 25. sayıda yayımlanan aşağıdaki karikatürün altında şu cümleye yer verilir: "Asıl süpürülecek mazarratlı toz işte budur. İnsanın gözüne bir kere girdi mi kör etmedikçe çıkmaz."

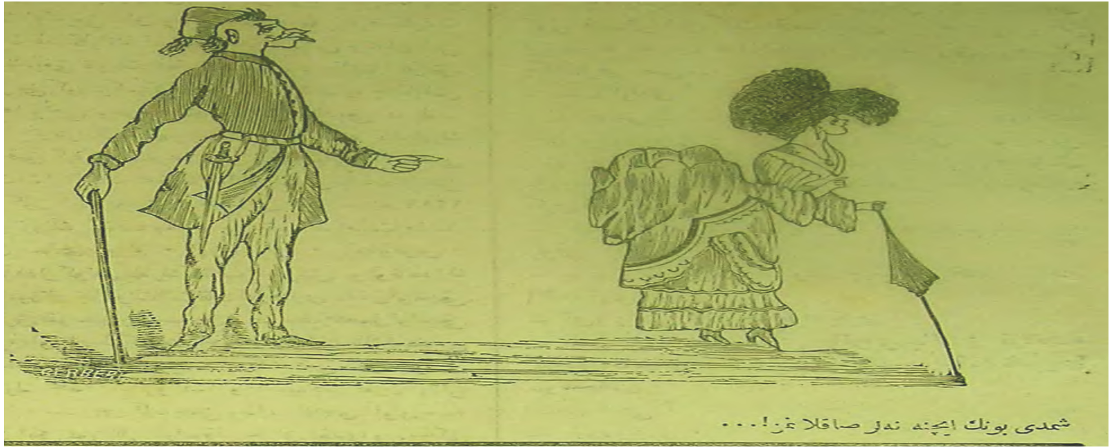
---

[612] **Hayâl,** nr. 198, 21 Eylül 1875, (9 Eylül 1291), s. 2-3.
[613] **Hayâl,** nr. 239, 9 Mart 1876, (26 Şubat 1291), s. 3-4.
[614] **Hayâl,** nr. 295, 16 Eylül 1876, (4 Eylül 1292), s. 3-4.
[615] **Latife,** nr. 22, 7 Şubat 1877, (26 Kanunusani 1292), s. 2.



Resim-48 Tiyatro, nr. 25, 24 Haziran 1874, (12 Haziran 1290), s. 4.

Şıllıkların elbiseleri hakkında yayımlanmış pek çok mizahi karikatürle karşılaştığımız ilk dönem mizah gazetelerinde, şıllıklar anlam verilemeyen giysileri ile ön plana geçmişlerdir. Bu karikatürlerden biri *Hayâl*'in 26 Kasım 1873 tarili, 8. sayısında karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Şimdi bunun içine neler saklanmaz!"



Resim-49 Hayâl, nr. 8, 26 Kasım 1873, (14 Teşrinisani 1289), s. 4.

Elbiselerinin arkasına daha hoş görünmek adına “yük” bağlayan şıllıklar, bu hâlleri ile alay konusu hâline gelmişlerdir. Ancak kimi şıllıklar, bu yükleri elbisenin arkasına değil de önüne bağlamaya başlamışlardır. Bunun sebebi ise yeni çıkan bir modadır. *Hayâl* gazetesinin 24 Ocak 1874 tarihli, 24. sayısında görülen karikatürün altında şu diyalog yer elır: “-Yükünüzü acele ile ters giydiniz? –Hayır! Şimdi moda değişip böyle giyilecekmiş.”



Resim-50 Hayâl, nr. 24, 24 Ocak 1874, (12 kanunusani 1289), s. 4.

Kadınların elbiselerinin arkasındaki bu fazlalıkla alay etmek için *Hayâl,* 25 Aralık 1875 tarihli 233. sayısında, bu konuya dair bir karikatür daha yayımlar. Altında ise şu ifadeye yer verilir: “Beyoğlu terzileri tarafından gönderilen yeni bir nev’ avcılar.”



Resim -51 Hayâl, nr. 233, 25 Aralık 1875, (13 Kanunuevvel 1291), s. 4.

1870’li yıllardaki kadın giyimini karikatürlerle gösteren gazeteler arasında *Çıngıraklı Tatar* da yer alır. O dönem kadınlarının giyimini net bir şekilde yansıtan karikatürlerden biri, gazetenin 24 Mayıs 1873 tarihli, 14. sayısında görülür. Altında ise şu ifadeye yer verilmiştir: “Hazret-i Havva’nın tesettür ettiği yaprağın mükemmeli.”



Resim -52 Çıngıraklı Tatar, nr. 14, 24 Mayıs 1873, 8 12 Mayıs 1289), s. 3.

2.4. BASIN-YAYIN VE EĞİTİM

2.4.1 Gazeteler/Müvezziler

İstanbul’da çıkan gazeteler ile bu gazeteleri halka ulaştıran müvezziler de mizah basınının ilgi odağı olmuşlardır. İstanbullular, bir gazete temin etmek isterlerse müvezziden; yani gazete satıcısından para karşılığında bunu alabilirlerdi. Müvezzilerin esas konumlandıkları nokta ise “Köprü” olarak nitelendirilen Galata Köprüsü’dür. Müvezziler burada ellerindeki gazetenin adını ve haberleri haykırmak suretiyle, insanların gazete satın almalarını sağlarlardı. Ancak müvezzilerin bu bağırışlarının kimi zaman İstanbullulara rahatsızlık verdiği de oluyordu: “*Köprü başından- Gazete müvezzilerinin gürültüsüyle, hamalların patırtısı nihâyet*

derecededir."[616] Ciddî konulardan bahseden ve tamamen halka bilgi vermek maksadını güden gazeteler olduğu gibi, insanları eğlendirmek adına mizahi yazılara yer veren gazeteler de vardı. Bir mizah gazetesi olan *Diyojen*[617], kendisi için durumun daha farklı olduğunu söylemektedir. *Diyojen,* bir eğlence gazetesi olmasına karşın ciddî konulardan bahsetme gereği duyar. Ancak ciddî olması beklenen diğer gazeteler tam aksi bir tavır içindedirler: "*Bir zaman geldi ki İstanbul'da eğlence için çıkmakta olan Diyojen kadar ciddî lakırdı söyler bir gazete kalmadı.*"[618] Ancak gazetelerin serbestçe lakırdı söyleyebilmesi 1870'li yıllarda pek mümkün değildir. Yanlış bir şey yazıldığı vakit, kapanma tehlikesi ile karşı karşıya kalan gazeteler, kendilerini sevdirmek için ellerinden geleni yaparlar.[619] *Diyojen,* gazetelerin bu halini ramazan manilerinden esinlenerek yazdığı bir dörtlükle şöyle anlatır:

"*Gazeteler yemek ister*
Halka söz söylemek ister
Kapanmak var a sultanım
Sevilmeye yürek ister"[620]

Gazetelerin sadece iktidar tarafından sevilip beğenilmesi yeterli değildir. Aynı zamanda halk da gazeteye rağbet göstermelidir ki satış yapılabilsin. 1874 senesinde,

---

[616] **Letâif-i Âsâr,** nr. 31, 13 Haziran 1871, 24 Rebiülevvel 1288, 1 Haziran 1287, s. 3-4.
[617] "*Haftalık olan Diyojen'in başlıca yazarları Namık Kemal, Ali Bey ve Ebuzziya Tevfik'tir. 14. sayısında belirtildiğine göre, Diyojen'in kendine mahsus maaşlı yazarları vardır. Dergide çıkan yazıları, hep Teodor Kasap'ın tarifi ve onayı üzerine, bu yazarlar kaleme alırlar. Ancak başta Namık Kemal olmak üzere, bazı kıymetli kalemler bu kuralın dışında tutulurlar.*" Hıdır Oğur, **Türk Basınında Mizah,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984, s. 8.
[618] **Diyojen,** nr. 129, 17 Ağustos 1872, (5 Ağustos 1288), s. 1.
[619] "*Diyojen'de yalnız iki karikatür neşredilmiştir. Biri ilk tramvaylara dair bir tenkit, diğeri de La Turquie adlı Fransızca bir gazetenin siyasetine bir tarizdir ki bu yüzden gazete iki ay tatil edilmiştir. Bu tatilden sonra çıkan gazetenin başında şu fıkra vardır: ' Şu başucumuzdaki numaranın âhad hanesine bakınız da iki aydan beri nerede olduğumuzu sormayınız.*"Münir Süleyman Çapanoğlu, **Basın Tarihimizde Mizah Dergileri,** Garanti Matbaası, İstanbul, 1970, s. 9-10.
[620] **Diyojen,** nr. 165, 29 Kasım 1872, (17 Teşrinisani 1288), s. 3-4.

Hülâsatü'l-Efkâr[621] gazetesinin satışları iyi gitmez. Bunun üzerine müvezziler, gazetenin eski sayılarını satmaya kalkarlar:

"(*Köprü Başında)*
Müvezzi- Bir de Hülâsatü'l-Efkâr vereyim mi?
Müşteri- Sekiz sene sonra okunacak hülâsayı istemem.
Müvezzi- hayır efendim alınız da bakınız.
Müşteri- A! Baksana! Bu da (1289) senesinden kalma eski gazete!
Müvezzi- Belki geçen sene okunmamıştır.
Müşteri- Canım geçende de böyle yaptın. Hâli bırakıp da maziye, müstakbele mi sarf-ı zihin edelim. Bu seneki varsa ver.
Müvezzi- Efendim bu senekiler para etmiyor da…"[622]

Gazete satma görevi sadece müvezzilere verilmişken, kimi zaman diğer esnaftan kişilerin de gazete sattıkları görülebilmektedir. *Hayâl*'e göre bu durum gazete için kötüdür; çünkü gazeteler, artık her yere düşmüştür:

"*-Sucuuuuu. Taze havadis de var.*
-A! Baksana! Birader, herif hem su satıyor, hem de gazete. Tuhaf değil mi?
-Hakîkat tuhaf! Şu herifi çağıralım da soralım.
-Sucu bana baksana. Sen ya gazeteyi sat yahud suyu.
-Efendim ben asıl sucuyum. Bugün bana şu gazeteleri sat diye Hristiyandan kumral sakallı bir efendi verdi ben de aldım. Ne yapayım? Kâr ayıp değil a?
-Nasıl, hiç satabildim mi?
-Hayır efendim. Sabahtan beri nâfile çenelerimi yordum.

---

621 "*1873 tarihinde Antuvan Efendi tarafından çıkarılmıştır. Siyasi ve haber gazetesi idi. Sabah ve akşam çıktığı günler olmuştur. Uzun zaman neşredilmiştir.*" Enver Behnan Şapolyo, **Türk Gazeteciliği Tarihi Her Yönüyle Basın,** Güven Matbaası, Ankara, 1971, s. 154.
622 **Hayâl,** nr. 72, 13 Haziran 1874, (1 Haziran 1290), s. 3.

-Birader anladın mı? Gazete ne yolda ilerliyor? Bundan sonra bakkaldan tut da tuhafçı, fesçi dükkânlarında bile gazete satılacağında iştiyâbın kalmadı ya?"[623]

Gazetelerin ilgi görmeyerek satılmamasının nedenleri arasında, bu yayınlardaki yazıların bir bütünlüğünün olmaması gösterilebilir. Havadisleri verirken daldan dala atlayan ve düzenli bir yazı neşredemeyen gazeteler, mizahi basının konusu olmuştur:

"*-Bu sabah kalkarken tramvaylar yavaş yürüyor. Kömür bahaya çıktığından iki arşın yoğurt aldım. İstanbul'a gelirken ağzım yandı. Hemân yıkandım, dışarı çıktım. Saraçhanebaşı'na çıkarken hâlâ Mecmua-i Maârif çıkamadı.*
-O ne be! Saçma mı söylüyorsun?
-Yok ahaliye hizmet ediyorum.
-Demek ki ahaliye saçma söyleyenler hizmet edecek.
-Öyle ya! Medeniyet öyle yapıyor. İngiltere politikasından bahsederken Hasan Mellah hikâyesini yazıyor."[624]

Gazetecilerin sorumsuzca davranması, çıkardıkları gazeteye emek verme yerine, başka ülkelerde yayımlanan gazetelerdeki yazıları aynen kopya etmeleri, eleştiri konusu yapılmıştır. *Hayâl*'in 31 Ocak 1874 tarihli, 26. Nüshasında karşımıza çıkan aşağıdaki karikatürde, bu aşırma net bir şekilde anlatılmıştır. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "İstanbul'da Bir Gazete İdarehanesi"

---

[623] **Hayâl,** nr. 95, 2 Eylül 1874, (21 Ağustos 1290), s. 3.
[624] **Tiyatro,** nr. 52, 26 Eylül 1874, (14 Eylül 1290), s. 1-2.



Resim-53 Hayâl, nr. 26, 31 Ocak 1874, (19 Kanunusani 1289), s. 4.

Gazete müvezzileri hakkında en ilginç ayrıntıyı ise *Meddah* sayfalarında görüyoruz. Gazetenin yayımladığı bir muhavereden anlaşıldığına göre, 1870'li yılların müvezzileri aldıkları emir\tenbih üzerine, insanlara zorla gazete satmaya çalışmaktadırlar:

"*AYNEN VARAKA*

Meddah Efendi, Geçen gün Üsküdar'a geçmek iktizâ ettiğinden köprüye inmiş idim. Köprüde bir müvezzi ile bir zâtın şu yolda muhâverelerini işittim.

Müvezzi- Mecmua-i Maarif! Zorlu havadis! Efendim alınız on paraya…

-Git şuradan be çocuk.

-Ama çok havadis var.

-Git diyorum.

-Çocuk havadisi.

-Git! Yoksa şimdi bir tokat indireceğim. Zîrâ kafam patladı.

Bunu müteâkib vapura girdim. Vapurda da yine o müvezzi ile diğer bir adamın şu yoldaki muhâverelerini işittim.

-Al ağa… Al on paraya.

-İstemem.

-Çok zorlu.

-Amma başıma bela oldun ha… Okumak bilmem alıp da bakkala mı vereyim?

Sonra işitişime göre bu zor ile gazete sattırış mahsus yani tenbih üzerine imiş…"[625]

Müvezzilerin köprü başında sattıkları gazeteler, yeni baskı olduğu için pahalıdır. Ancak, bir kişi eski gazeteleri toplu bir halde almak isterse, o zaman fiyat bir hayli düşer. *Hayâl,* 10 Haziran 1875 tarihli nüshasında bu durumu anlatmak için aşağıdaki karikatürü yayımlar. Altında şu cümleye yer verilmiştir: "-Tanesi kırk paraya ha?... Bu İstanbul ne acayip memleket! Burada iki dirhemi kırk para, bir adım ötede okkası üç kuruş! Al ey oğul istemem."



Resim-54 Hayâl, nr. 154, 10 Haziran 1875, (29 Öayıs 1291), s. 4.

2.4.2 Eğitim

İlk dönem mizah gazetelerinde karşımıza çıkan kurumlardan biri de mekteplerdir. Dönemin şartlarına göre çocuklara eğitim verilen bu kurumlar, farklı yönleriyle gazete sayfalarına yansımıştır. Eğitim-öğretimden sorumlu olan ve

---

[625] **Meddah,** nr. 15, 12 Nisan 1875, (6 Rebiülevvel 1292), s. 3-4.

mekteplerde bulunan hocalar, mizah gazetelerinde genellikle olumsuz özellikleriyle karşımıza çıkar. Mahalle mekteplerindeki; yani sıbyan mekteplerindeki hocalar, üç çeşitti. Öğrencilere ya mahallenin imamı, ya medrese eğitimi görmüş biri ya da eğitime meraklı bir insan ders verebiliyordu.[626] Mizah gazetelerinde, mektep hocalarının merhametsiz, sevgisiz ve dirayetsiz olduğu vurgulanmıştır.[627] Bu bakımdan, hocaların elinde terbiye bekleyen çocuklara da acınmaktadır. *İbretnümâ-yı Âlem,* "*Dirâyetsiz ve muhabbetsiz mektep hocalarından terbiye bekleyen çocuklara acırız.*"[628] diyerek bu duruma tepki göstermiştir.

Mektepler içerisinde ayrı ve özel bir yeri olan "Mekteb-i Sultani" de mizah gazetelerince ele alınmıştır. *İbret* gazetesinde karşımıza çıkan bir diyalogtan, 1870'li yıllarda Mekteb-i Sultani'nin; yani Galatasary Lisesi'nin durumunu anlamak mümkündür. Anlaşıldığı kadarı ile bu mektep, Türkçe öğretimine gereken önemi vermemektedir. Yabancı kökenli bir okul olması nedeniyle, Türkçe dışındaki dillere daha çok kıymet verilmiştir:

"*-Sinyor bu çocuk senin mi?*

---

[626] "*Mahalle mektepleri bir hocayla etrafına toplanmış öğrencilerden oluşan, herhangi bir genel disiplene tabi olmayan, göreneklerle yönetilen bir sisteme sahipti. Bunlara 'sübyan mektebi' ya da 'taşmektep' de deniyordu. Bir imam, ortalama bir medrese eğitimi almış biri ya da konuya 'meraklı' bir insan, buralarda 'hoca'lık yapabiliyordu. 'Hoca', evinin bir odasını 'mektep' olarak tanzim ediyor; o muhitin sakinleri kendisini tercih ederlerse, çocuklarını götürüp onun 'mekteb'ine veriyorlardı. Hoca, onları bir yandan dinî bilgilerle donatıyor; bir yandan da edep, ahlak vb. konularda onlara dersler veriyordu.*" Kansu Şarman, (Necdet Sakaoğlu ile Söyleşi) "Eğitim Tarihinin Kesintisiz Serüveni", **Popüler Tarih,** S. 36, Ağustos 2003, s. 82.

[627] Sultan Abdülmecid zamanında, 1847 yılında mekteplerle ilgili bir talimatname yayımlanır. Bendler şeklinde düzenlenen talimatnamenin yirminci bendi, mektep hocalarının öğrencilere nasıl davranması gerektiğini anlatır: "*Yirminci bentte öğrenci başarılı ise nasıl taltif etmek gerektiği, tembellik yapar veya bir kabahat işler ise cezasının ne olacağı bildirilmekte; kabahatine göre cezanın türü ve şiddeti değişmektedir. Burada dikkat çeken bir husus var ki, falakanın dinen caiz olmadığından bahsedilerek bu yola tevessül edilmemesi konusunda hoca efendilerin uyarılmasıdır. Dikkat çeken bir başka husus da ahlâk risâlesinde belirtilen kötü huylardan veya davranışlardan birini yapan çocuğun nasıl cezalandırılacağı konusunda bilgi verilmesidir. Cezalar kabahatin türüne ve şiddetine göre değişmekte; kabahat tembellikten ve yaramazlıktan ileri geliyorsa cezası, talebenin şiltesini muallimin yanından uzaklaştırmak, kulağını incitmeyecek kadar çekmek, gurur kırmayacak şekilde acı söz söylemek, ayakta durdurarak dersi tekrar tekrar okutmak, çocuğun evine haber göndermek şeklinde idi. Sövmek, dövmek veya dinî vazifelerini yapmamak cinsinden bir kabahat işlenmişse cezası, yaban asması veya yasemin çubuğu cinsinden yumuşak şeylerle ya da el ile dövmek şeklinde belirlenmiştir.*" Gülsüm Pehlivan Ağırakça, **Mekteplerde Ahlâk Eğitim ve Öğretimi (1839-1923),** Çamlıca Yay., İstanbul, 2013, s. 35.

[628] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

-Evet efendim benim.

-Mektebe gidiyor mu?

-Gidiyor ama canım efendi affedersiniz size bir şey suâl edeceğim. Ben bu çocuğu Türkçe öğrensin diye Mekteb-i Sultani'ye koydum. Şu kadar da para verdim. İki sene oldu hâlâ Türkçe iki lakırdı edemez niçin?"[629]

Mekteplerle ilgili, bir başka eleştiri noktası ise hocaların, "mektep seyri" adı altında, büyük insanları da yanına almak suretiyle, kadın-erkek karşık bir biçimde, ahlak ve edeb dışı davranışlarda bulunmalarıdır. "Mektep Seyri" denen şey aslında çocukların başlarında hoca olmakla beraber, özellikle bahar aylarında geziye çıkmasıdır. Ancak, 1870'li yıllarda, kimi hocalar "mektep seyri" adı altında işret yapabilmektedirler. Bu işretlerin nasıl yapıldığını bir okuyucu, *Çıngıraklı Tatar*'a bir varaka yazarak anlatır. Gazete ise bu tip hocalardan, çocukların uzak tutulması gerektiğini belirtir:

"*(...) Bu alay üç adet mavna derûnunda olup mavnaların etrafı da kadın ve erkek kayıklarıyla dolu idi. Mavnanın birinde ma'hud çıplak herif ellerinde zil, göbek atarak ve orada rakı şişesini eline alarak etrafa arz ederek işret ederdi.. Mavnanın başında karnı endamına, imâmesi kalbine mutâbık elinde sigara olduğu hâlde hoca kıyafetli bir herif oturup etrafına tebessümle nazar etmekte idi. Mektep seyri demek baharda bir veya birkaç defa hocaefendiler çocukları kıra götürüp tenezzüh ederek eğlendirmek olacak. Bu gördüğüm mekteb seyrinde ise iş bir derece terakki ederek çocuklardan büyüklere intikal ile eğlenmekten çıkıp eğlendirmeye varmış. Bunun üzerine tahammül edemeyerek derhal onlardan ayrılıp semtime avdet ettim. ÇINGIRAKLI Bu yolda bir mektep seyrinin vuku' bulduğunu biz de işittik. Lakin bu bâbda Cenâb-ı Hakk cümlenin evladını o makûle hocaların terbiyesinden masûn buyurması duâsından başka bir şey diyemeyiz.*"[630]

---

[629] **İbret (İbretnümâ-yı Âlem),** nr. 51, 15 Ocak 1872, 4 Zilkade 1288, 3 Kanunusani 1287, s. 4.
[630] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 25, 5 Temmuz 1873, (23 Haziran 1289), s. 3-4.

Çocuklarla dolu olması sebebiyle, aynı zamanda bir gürültü yuvası da olan mektepler, bu olumsuz özellikleriyle çevreye rahatsızlık verebilmekteydi. İnsanlar, kimi zaman sıbyan mekteplerinin önünden geçerken, gürültü yüzünden kulaklarını tıkamak mecburiyetinde kalıyorlardı. *Hayâl,* bu durumu "*Sıbyan mektebleri vesâir bazı mahallerin önünden geçerken kulakları tıkamamak muhâldir.*"[631] cümlesiyle ifade etmiştir.

2.4.3 Posta Hizmetleri

1870'li yılların İstanbul'unda posta teşkilatı gayet yavaş çalışmaktadır. Bürokratik düzen nedeniyle, İstanbul tarafından gönderilen bir posta, Pangaltı'ya ancak dört günde varabilmektedir. Bu yavaşlığın altında, posta teşkilatının nizamı vardır. Görevliler, bu nizama uymak adına çalışırlar; fakat düzen, beraberinde yavaşlığı da getirmektedir. Geç giden postaların önüne geçmek için Nisan 1873'te yeni bir düzenleme getirilmiş ve İstanbul Postanesi'nin daha uzun süre açık kalması sağlanmıştır.[632] Aynı zamanda gönderilecek mektupların, postanın hareket edeceği gün postaneye teslim edilmesi şartı da kaldırılmıştır.[633] *Çıngıraklı Tatar,* posta

---

[631] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 2-3.

[632] "*Postanelerin göndericilerden cuma günü hariç her gün emanet ve numune kabul etmeye başlaması ise Şubat 1871'den itibarendir. Bu tarihten sonra haftanın altı günü saat 4-9 arasında tüccar ve halkın her türlü posta maddesi İstanbul Postanesi'nce kabul edilmeye başlanılmıştı. İstanbul'daki Postane-i Amire'nin çalışma zamanları 1873'te yeniden düzenlenmişti. Bu sıralarda Posta ve Telgraf idarelerinin birleştirilmesi, İstanbul'dan her gün posta çıkarılması, dolayısıyla gelen postanın o gün içerisinde işlemlerinin tamamlanması zorunluluğuyla çalışma saatleri ve halka açık olma zamanları yeniden düzenlenmişti. Bu arada deniz postalarının çok erken gelmesi ve bazı postaların da İstanbul'a geç ulaşması sebebiyle postanenin her gün güneş doğuşundan gece üçe kadar açık tutulması uygulaması 13 Nisan 1873'te İstanbul Postanesi'nde başlatılmıştı. Bu yoğun mesai uygulaması sadece İstanbul Postanesi'nde devam ederek diğer merkezlerde iş yoğunluğunun azlığı sebebiyle daha az mesai saati uygulaması yoluna gidilmişti.*" Osman Tural, Yusuf Toprak, Yaşar Türedi, Yusuf Koç, Cem Nadirler, Osman Şevki Çetin, **Geçmişten Günümüze Posta,** PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007, s. 163.

[633] "*Osmanlı postalarında 1850 yılından beri geçerli olan bir uygulamaya göre Postahane-i Âmire'den her hafta Rumeli ve Anadolu yönlerine belirli günlerde verilecek posta gönderilerinin, aynı gün içinde ve kısıtlı bir sürede teslim edilmesi gerekiyordu. Bu durumun birçok aksaklıklara ve postahane önünde izdiham yaşanmasına neden olacağı açıktır. 1873'te gönderilerin, postanın hareket edeceği gün postahaneye götürülmesi yöntemi kaldırılmıştır.*" Tanju Demir, **Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920),** PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2005, s. 34.

teşkilatında işlerin nasıl yürütüldüğünü ve neden bu kadar uzun sürede postanın yerine ulaştığına dair şu bilgileri verir:

"*Ama siz diyeceksiniz ki İstanbul'dan Pangaltı'ya dört günde mektup nasıl gider. Pangaltı İstanbul'a nihayet üç çeyreklik mesafedir. Lakin iş öyle değil. Şehir postasının nizamı var. O nizam dairesinde hareket eder, müdürleri var, müfettişleri var, merkezleri var. Şimdi bugün Pangaltı için postahaneye bırakılan bir mektup ya gazete o gün Galata merkezine teslim olunur. Orada kayd olur, muâmelesi icrâ kılınır, bir ertesi gün oradan Beyoğlu merkezine gider. O gün de orada muâmele icrâ edilir. Oradan da Pangaltı merkezine gönderiliyor. Daha ertesi gün oranın müvezzileri alır başka bir işleri olmazsa mahallerine teslim eder vesselâm.*"[634]

Postaların, sahiplerinin eline geç ulaşmasında en büyük nedenlerden biri de posta müvezzileridir. Postacılar, ellerinde bulunan evrakı, zamanında sahibine teslim etmek yerine, uzun süre yanlarında taşırlar. Hâl böyle olunca, onlara da cezâî yaptırımlar uygulanmaya başlanacaktır:

"*Postaya verilen mektupların vaktiyle mahalline îsâl olunmamasından dolayı vaki' olan iştikâ üzerine bundan sonra posta müvezzilerinden bir tayfadan ziyade yanında mektup alıkoyanlar olur ise şedîden muâheze olunacakları mesmûumuz olmuştur.*"[635]

Şehir postası müvezzileri, mektupların gecikmesinde baş aktör olduklarından *Latife,* "*Şehir postası müvezzileri kaç saatte kaç mil alıyor?*"[636] sorusunu sorarak, tepkisini göstermiştir.

Tiyatro gazetesi de posta müvezzilerinin yavaşlığın kayıtsız kalamamış ve onlarla alay etmek için şu paragrafı kaleme almıştır: "*Şehir postası müvezzileri her*

---

634 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 9, 7 Mayıs 1873, (25 Nisan 1289), s. 2.
635 **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 2.
636 **Latife,** nr. 5, 7 Eylül 1874, (26 Ağustos 1290), s. 2.

sabah postahaneden hareketle yol üzerinde yalnız uyku iskelesine vararak gidecekleri mahalle ancak üç günde varabilirler."[637]

2.5 DİNÎ HAYAT, GELENEK VE GÖRENEKLER

İlk dönem mizah gazetlerinde, dinî hayat ve gelenek/göreneklere dair, dikkat çekici metinlerin sayısı azdır. Bu hususta yayımlanan yazılarda da genellikle, kimi geleneksel unsurlara karşı olumsuz tavır takınıldığını görmekteyiz. Modernleşmeye uygun olmadığı düşünülen kimi gelenekler, mizah gazetelerince eleştirilmiştir.

2.5.1 Âmin Alayları[638]

Mizah gazetelerimizde, 1870'li yılların İstanbul'unda görülen kimi âdetler hakkında bilgi bulmak da mümkündür. İstanbul dışından gelenler için bu âdetler, algılaması güç bir hâle dönüşebilmektedir. Âmin alayları bunların başında gelir. Osmanlı Devleti'nde okula yeni başlayan çocuk için yapılan geleneksel bir tören olan amin alayının, bu geleneğe yabancı olanlar tarafından algılanması epeyce güçtür. Bu güçlüğü yansıtan varakalardan biri ise *Latife* gazetesinde yayımlanmışyır. Bir amin alayına şahit olan; fakat burada görevli hocanın davranışlarına bir türlü anlam veremeyen taşralı bir zat, gazeteye şöyle seslenmektedir:

"*Müşkülüm şu ki mektebe başlayacak çocuk en önde olduğu hâlde bir hayvana binmiş, arkasından on iki on üç yaşında hotozu başında ilahici*

---

637 **Tiyatro,** nr. 86, 24 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.

638 "*İlk defa ne zaman ve nasıl başladığı kesin olarak bilinmemektedir. Halk arasında âmin alayı olarak adlandırılan bu törene 'bed-i besmele cemiyeti' de denilmekteydi. Âmin alayı genellikle kandil, pazartesi veya perşembe günleri düzenlenirdi. Âdete uygun olarak okula başlayacak çocuğun ailesi bir gün önceden mektebin hocasına haber gönderirdi. Hoca da merasim günü çocukları sıraya dizer, öndekiler yüksek sesle ve koro halinde ilâhiler okuyarak, arkadakiler de beyit aralarında 'âmin' diye bağırarak neşe içinde çocuğun evine gelirlerdi. Çocuğun ailesi tanınmış ise komşu okulların hocaları ile öğrencileri de törene davet edilirlerdi. İstanbul'da oturan ailelerin okula başlayacak çocuğu törenden önce Eyüp Sultan'a götürerek birlikte duâ etmeleri âdetti.*" Mustafa Öcal, "Âmin Alayı", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 3, İstanbul 1991, s. 63.

kızlar ve bunların ardınca on yaşından tut da sıra ile ta nihayette altı yaşına kadar çocuklar dizilmiş gitmekte idi. Şimdi munsıfâne mukayese edelim. On üç yaşındaki bir çocuğun yürümesiyle altı yaşında bulunan bir kızın gitmesi arasında ne büyük fark vardır. Hâl böyle iken o mektebin hocası acaba şu yoldaki farkı mı fark etmemiş. Yoksa başka bir mülahazada mı bulunmuş ne olmuş da önden büyükten başlayıp, en nihâyete küçükleri dizmiş. Bundan başka eline bir de büyük sopa almış. Yürümeye, yürüyüp de arkadaşına yetişmeye iktidârı olmayan bîçâre çocuklara muttasıl (Haydin, yürüyün, çabuk olun) diyerek sopayı yerleştirmekte idi. İşte hoca efendinin şu farkı fark etmeyerek hesapsız usûlsüz bir alay düzüp eline sopasını alarak (geri kaldın, çamura battın.) gibi birtakım bahânelerle çocuklara hem ana kuzusu çocuklara dayak atmasına bir türlü akıl erdiremedim de bu da mı âdet dedim."[639]

Âmin alaylarını tertip eden mahalle hocasının, küçücük çocuklara insafsızca davranması, onlara dayak atması bu varakada eleştirilir. Sopa ile çocuk dövmenin nasıl bir âdet olduğunu sorgulayan varaka sahibi, böylelikle yüzyıllardır süren geleneğin bu parçasına tepki göstermiş olur.

2.5.2 Bayramlar

Mizah gazetelerinden, 1870'li yıllarda dinî bayranların İstanbul'da nasıl geçtiğine dair bilgi almak mümkündür. *Hayâl* gazetesinde yer alan, Ramazan bayramını anlatan bir metinden öğrendiğimize göre, eski bayramların bugünkülere benzediği sonucunu çıkarıyoruz. Uzak yerlerdeki dost ve akrabaları bayramda ziyarete giderken ziyaretçiler, yanlarında şeker götürmeyi ihmal etmezlerdi.[640]

---

[639] **Latife,** nr. 38, 11 Mart 1875, 27 Şubat 1290, 2 Safer 1292, s. 2.

[640] "*Bu devirde ziyaretçilere evvelâ şeker ve kahve ikramı âdetten olup şeker tepsisi misafirin önüne konur misafir istediği kadar yer, önünden hemen kaldırılmazdı. Şeker ikramının bu derece yaygınlığından dolayı şekerci dükkânlarından başka her yer ve köşe başında bulunan, gelin askısı gibi süslenmiş şekerci sergilerinin önleri, müşterilerle dolar boşalırdı. Uzak yerlerdeki ahbaplara ve akrabaya bayram şekeri götürmek âdet olup, herkes maddî durumuna göre bu adete uyardı.*" Necati Döğüş, **Arşiv Belgeleri Işığına XIX. Yüzyılda Dînî Bayramlar**, Marmara Üniversitesi Sosyal

Gazetenin belirttiğine göre, dost ve akrabalarını ziyarete giden insanlar, yanlarında onlar için şeker de götürürlermiş:

> "*Suâl- Ramazân-ı Şerif bayramında herkes haline göre ehibbâ ve akrabasına şeker götürüyor da Kurban bayramında niçin kurban götürmüyor?*
>
> *Cevâb- Herkes için şeker yemesi câiz ise de parası olanlar için kurban câiz olmadığından.*"[641]

2.5.3 Paskalya ve Hristiyan Âdetleri

Hristiyanlarca, Hz. İsa'nın dirilişini anmak için kutlanan bayrama paskalya denir ve ilk dönem mizah gazetelerinde, bu bayramın yansımalarını görmek mümkündür. Bunlardan biri *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkar:

> "*Şekerci dükkânlarında görülen tedârikât fevkalâde. Bayramın takarrübü istidlâl olunmuş olduğundan Langaca dahi îcâbına bakılarak şimdiden palikaryalar tedarik olunmakta ve gazinolara fevka'l-hadd süs verilmektedir.*"[642]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede seyyah, otele dönüp pencereden dışarı baktığında, güzel giyinmiş, kuşanmış bir adamın yatak üzerinde şarkılarla taşındığını görür. Yatakta yatan adamın yüzünde hayattan eser göremeyen seyyah, ne olduğunu anlamak için otelciye danışır:

Bilimler Enstitüsü İslâm Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ziya Yılmazer, İstanbul, 2001, s. 122.

[641] **Hayâl,** nr. 117, 18 Kasım 1874, (6 Teşrinisani 1290), s. 3-4.

[642] **Letâif-i Âsâr,** nr. 60, 13 Aralık 1871, 30 Ramazan 1288, 1 Kanunuevvel 1287, s. 4.

> "*Hristiyanların Rum mezhebinde bulunanların cenazesi imiş. Ancak mahalle aralarında yüzü açık olarak ve besteler okuyarak cenaze getirmekte bir mana göremedim ve bir muhassenât da anlayamadım.*"[643]

Paskalya günleri, bugün İstiklâl Caddesi olarak adlandırılan Doğruyol'da kıyafet yarışması düzenlendiğini ise yine mizah gazeteleri haber verir: "*Paskalya günleri hevâ müsâid olduğu takdirde Beyoğlu'nda Doğruyol'da bir fistan yarışı icrâ olunacağı söylenmektedir.*"[644]

2.5.4 Kandil Geceleri

İlk dönem mizah gazetelerinden, İstanbul'da kandil geceleri neler yapıldığına dair bilgi almak da mümkündür. Kandil gecelerini camilerde ibadet ederek geçirenler olduğu gibi, bu geceleri dışarı çıkmak ve iletişim kurmak için fırsat bilen kadın ve erkekler de vardır. Yakılan kandiller etrafı tamamen aydınlatır, ancak bu ışıklı ortama rağmen kimi erkekler, yoldan geçen kadınları rahatsız etmekten vazgeçmezler.[645] Sokaklarda gezmek veya açık arabalara binmek suretiyle kandil gecelerini suistimal eden insanlar, gazetelerin hedefi haline gelmiştir:

> "*(..) Vâkıâ herkesin hânesinden çıkmasını ve sokaklarda gezmesini men' etmek dâire-i imkandan hariçtir. Lakin açık saçık arabalı ve yaya kadınlarla, etrafını almış bıyık buran ecnas-ı muhtelifeden erkeklerden*

---

643 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 21, 18 Haziran 1873, (6 Haziran 1289), s. 3-4.

644 **Latife,** nr. 9, 22 Nisan 1875, 10 Nisan 1291, 17 Rebiülevvel 1292, s. 1.

645 "*Şüphesiz karanlık sokakların böyle özel gecelerde olsun aydınlatılması, birkaç açıdan önem taşımış olmalıdır. Her şeyden önce karanlık gizlilik demekti, saklı işlerin gözlerden ırakta yapılması yeğlenmekteydi. Nitekim 1311\1893-1894 tarihli bir belgede, mübarek gecelerde minarelerde yakılan kandilleri söndürüp, bazı Hristiyanlarla beraber içki içen ve Müslüman halka zulmeden kaymakam hakkında gerekenin yapılacağı ifade edilmekteydi. Ayrıca karanlık emniyetsizlik demekti. Bu nedenle de Osmanlı başkentinde zaman zaman geceleri fenersiz sokağa çıkılması yasaklanmaktaydı. Sürekli karanlık olan şehrin böyle özel zamanlarda aydınlatılması halk için farklılık arzeden bir durumdu.*" Halide Aslan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Mübarek Gün ve Gecelerden Kandiller", **İSTEM (İslâm, San'at, Tarih, Edebiyat ve Mûsikisi Dergisi),** Yıl: 7, S. 13, 2009, s. 206.

başka, nerede bu kadar bir cemiyet görülse dağıtılacağı umûr-ı müsellemeden iken bunlara ses çıkarmamakta ne mana vardır."[646]

Gazetenin kandil geceleri yaşanan "rezalet"leri yazmasının ardından, idarehaneye bir okuyucu mektubu gelir. Yaşlı bir hanım teyze ağzından yazılmış mektupta, geçen sayıdaki yazıyı kaleme almış gazeteci tebrik edilerek, bu fenalıklara bir son verilmesi gerektiği belirtilir:

"*Aferin gazeteci oğlum. Bayezid'de kandil gecesi olan fenalığı geçenki nüshanızda yazmış olduğunuzu işittim. Her ne kadar ben okumak bilmez isem de bir tane aldırıp ve okumak bilen komşularımın yerine götürüp okuttum. Doğrusu pek yolunda yazmışsınız. Siz şimdiki vaktin adamı olduğunuz hâlde bu fenalığa razı olmuyorsunuz da ben ise elli altmış yıl evvelki gördüğüm terbiyeleri gâib ettiğim hâlde nasıl içim yanmaz. Vaaz dinlemek üzere Şehzade Camii'ne gidinceye kadar ne çektiğimi ben bilirim.*"[647]

2.5.5 Düğünler

1870'li yılların İstanbul düğünleri de mizah gazeteleri sayfalarına yansıyan etkinlikler arasında yer alır. Üsküdar'da bulunan köylerden birinde gerçekleşen bir düğün, *Hayâl* gazetesinin dikkatini çekmiş ve geleneksel tarzda düzenlenmiş olan bu düğünde, insanların ortaya koyduğu kimi davranışlar medeniyet dışı olarak yorumlanmıştır. Gazetenin "rezalet" kelimesiyle ifade ettiği düğünde yapılanlar ise ölüme ve yaralanmalara sebebiyet verecek kadar haddini aşmış davranışlardır:

"*(...)- Hiçbir şey yok derken davul zurna başlayıp er meydanı tabir olunan o dâirenin ortasına iki yağlı adam çıkıp birbirleriyle boğaz boğaza gelerek*

---

[646] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 1.
[647] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 16, 27 Eylül 1871, 12 Recep 1288, 15 Eylül 1287, s. 2-3.

alt alta üst üste boğuşuyorlar. Kiminin kafası yarılmış, kiminin kolu çıkmış olduğu hâlde saat dokuzu buluyor. Saat dokuzu bulduğu gibi yarış mahalli diyorlar bir yer var oraya giderek çıplak hayvanlara birer külhanbeyi bindirip çala kamçı hayvanları koyveriyorlar. Bunlardan hangisi diğerlerini geçerse bir koyun veya sâir bir şeyle mükâfât olunuyor. Hayvanın üstündeki çocuklardan düşüp ölmek ve kafası yarılıp kolu kırılmak gibi birçok muhataralar da var ya her ne ise.

-Lakin pek garip şeymiş Karagöz!

-Daha garibi var hele dinle. Perşembe günü gelin alayı tertip olunup kadınlar öküz arabalarında, çoluk çocuk sokak ortalarında olduğu halde (yaya tosunların zurna dünbelek çalarak ve oynayarak rakı içmekte ve süvari tosunlarının da arabalara bakarak, at koşturarak ve tozu toprağa katarak naralar urup arz-ı nümayiş eylemeleri) sahîhan görmeye sezâdır denilse becâdır.

-Karagöz bu âdeta rezâlet. (Zîra ki medeniyet-i hâzırada görülen şu hâle bedevî addettiğimiz akvâm bile güler.) İstanbul ve bilad-ı selâseden madûd olan mahallerde (teehhül maddesi böyle envâ-ı rezâletle icrâ olunursa taşralarda nasıl olacağını düşünmek lâzım gelmez. Mademki insan eşref-i mahlûktur diyoruz, şerefâtı hüsn-i muhafaza böyle mi olur?)"[648]

2.5.6 Hıdırellez[649]

Türk halk kültüründe önemli bir yeri olan Hıdırellez, mizah gazetelerimize yansıyan özel günlerden biridir. 1870'li yıllarda İstanbulluların Hıdırellez'i kutlama

---

[648] **Hayâl,** nr. 110, 24 Ekim 1874, (12 Teşrinievvel 1290), s. 2-3.

[649] "*Hızır-nebî inancının dışında Hıdırellez geleneği ile ilgili olarak yaygın olan kanaat Hızır ile İlyas'ın bir araya geldiği günün hatırasına tören yapılmasıdır. Hıdırellez günü genellikle 6 Mayıs'ta kutlanmaktadır. Bazı yörelerde 5 Mayıs bayram günü, 6 Mayıs Hıdırellez günü olarak kabul edilmekte ve ona göre törenler düzenlenmektedir. Hıdırellez günü (Rûz-ı Hızır) halk takviminde yazın başlangıç günü olarak kabul edilmektedir. Türklerdeki halk takvimine göre bir yıl iki ana bölüme ayrılmaktadır. Hıdırellez gününden (6 Mayıs) (Kasım'a kadar süren devre 186 gün olup Hızır günleri adıyla anılmaktadır. Bu dönem genellikle yaz mevsimine tekabül etmektedir. 8 Kasım'dan 6 Mayıs'a kadar süren ikinci devre kış devresi olup Kasım günleri olarak adlandırılmakta ve 179 gün sürmektedir.*" Abdulhalûk M. Çay, **Hıdırellez Kültür- Bahar Bayramı**, Kültür Bakanlığı Halk Kültürünü Araştırma Dairesi Yay., Ankara, 1990, s. 19.

biçimlerinde yavaş yavaş bir değişme olduğunu görüyoruz. Bu değişimin farkında olan gazeteler, geçmiş Hıdırellezlerden daha başka kutlamalarla karşı karşıya kaldıklarını belirtmekten çekinmezler. 1870'li yılların Hıdırellezlerinin mekanı değiştiği gibi, insanların davranışları da değişmiştir:

> "*Geçen pazar günü Hıdırellez nerede idi bilir misiniz? Kâğıthane'de değil idi. Ihlamur'da, Küçükçiftlik'te, Göksu'da möksuda değil idi. Değil idi efendim, değil idi. Haydarpaşa'da idi. Haydarpaşa'dan Üsküdar'a işleyen Şirket vapurlarıyla, araba vapurunun çektiğini bir Allah bilir, bir de ben. Benim bildiğim Hıdırellez günü herkes denize arzuhâl atar. Bu Hıdırellez'de halk biraz da daha serbestî ve hürriyet peydâ ettiğinden midir nedir? Kimse arzuhâl etmeyip, Haydarpaşa'da şifâhen arzuhâl etmeye gitmişler. Lakin ne yolda arzuhâl ediş görseniz. Ben gördüm; fakat şimdi o arzuhâlimize ne yolda 'îcâbı icrâ oluna' çekildiğini görmek merâkındayım. Şu kadar var ki binbir ayak bir ayak üstünde değil idi. Ben bunun aksini müşâhede ettim. Bazı yerde iki ayağı dört ayak üstünde gördüm ve şu hâli o kadîm darb-ı meselin hilâfı bulunduğumdan bunu da kıyâmet alâmetlerinden birisi addettim.*"[650]

---

[650] **Diyojen,** nr. 116, 8 Mayıs 1872, (26 Nisan 1288), s. 1-2.

3. TAŞIMA \ ULAŞIM

3.1. Deniz Ulaşımı

3.1.1. Vapur Taşımacılığı

İstanbul şehri, bünyesinde pek çok semt ile beraber büyük bir nüfusu da barındırır. Şehirde yaşayanların bu semtler arasında gidip gelebilmesi için, özellikle on dokuzuncu asırda, ulaşım araçlarına ihtiyaç duyulmuştur. Tanzimat öncesinde, İstanbul'da yaşayanlar için karada, bir ulaşım aracına sahip olmak ya da onu kullanmak söz konusu değildi. Hayvanları dahi kullanma hakkına sahip olmayan İstanbullunun, istediği yere ulaşabilmek için yapabileceği tek şey yürümekti. Yürüyerek seyahat eden İstanbul insanının, bir hayvan kullanabilmesi için devletin önemli bir yerinde görev yapması gerekiyordu. Hangi durumlarda, kimin, hangi hayvanı kullanacağı da kurallara bağlanmıştı.[651] Yürümek, İstanbullu için o kadar doğal ve normal bir hâl almıştı ki ulaşım için bir hayvan ya da aracın kullanılıyor olması "rehavet" ile ilişkilendiriliyordu. Karadayken, bu rehavete kapılmayıp yürüyen İstanbul insanının, denizde ise araç kullanmaktan başka yapabileceği bir şey yoktu. Klasik dönemde, insanların yardımına kayıklar yetişti ve İstanbul'un iç içe

---

[651] "*Eskiden İstanbul'da sınıf-ı ricâl mutlaka hayvana binerlermiş. Asrın padişahından en küçük ferdine kadar herkes için rükûb hayvana münhasır imiş. Ricâl-i devletin hayvana râkib olmaları maddesi de bir kanuna ve teşrîfât-ı mahsûsaya tâbi imiş. Mensûbîn-i devletten hayvana binmek hakkını ihraz edemeyenler zaruret hâlinde bile mahal-i memûriyete yaya gidip gelmek mecburiyetinde imişler. Dîvân-ı hümâyûn kalemi hulefâsından Hakanî Mehmet Bey merhum meşhûr-ı âlem olan Hilye'sini 1007 [1598\1600] tarihlerinde ikmal edip sadr-ı asra takdim ettiğinde eseri fevkalade takdir olunup kendisi taltîf-i mahsûsa müstehak görülerek buna mükâfeten ne gibi arzusunun isâfıyla memnûn olacağı kendisinden sual olundukta 'İhtiyar oldum, hanem Edirnekapısı civarındadır. Her gün Bâb-ı Âsâfiye yürüyerek gidip gelmeye takatim kalmadı. Mahal-i memûriyetime hayvanla gidip gelmeme müsaade buyurulmasını niyaz ederim. Bundan başka mükâfat istemem' yolunda istirhamda bulunması üzerine kanunu muhafazaten mîr-i mûmâileyhin bu ricâsı isâf olunmayıp, fakat Bâbıâli civârında kendisine devletçe bir hane satın alınıp ihsan buyurulmuştur."* Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, **Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, 3. Baskı, İstanbul, 2011, s. 106. ; "*18. yüzyıl sonunda arabaya binme izni sadece sadrazam ve şeyhülislama çıkmıştı. Vezirler dahil daha alt rütbedekiler sadece ata binebiliyordu. Ata binme de izne bağlıydı. 1815'te II. Mahmut kimlerin ata bineceğini ayrıca belirtiyordu. İşe gidip gelen halk yaya idi. Avrupa'dan gelen faytonlara binmeyi 1825'e değin II. Mahmut kendi ayrıcalığı olarak görüyordu. Daha sonraları devlet ricali de bu ayrıcalığa sahip kılındı. Bunlara göre, sadrazamlar ve birinci rütbeden olanlar dörder, ikinci ve üçüncü rütbeden olanlar ikişer atlı faytonlara bineceklerdi. Araba kullanımından bu kısıtlamaların kalkışı ve Avrupa arabalarının yaygınlaşması Tanzimat sonrasında Abdülmecid döneminde oldu.*" İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken,** Üçüncü Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004, s. 92.

olduğu denizde ulaşım, mavna[652], pereme[653] gibi vasıtalarla gerçekleştirildi. 19. asra gelindiğinde ise teknolojinin de gelişmesiyle, vapurlar devreye girer.

Bugün, İstanbulluların, gördüğünde yetişebilmek için, var gücüyle kendisine doğru koştuğu vapurlar, 19. asrın sonlarında da aynı durumdaydı; yani kaçırılmaması için hızlı olmayı gerektiren bir araçtı. "Yetişmek", "kaçırmamak", "acele etmek" gibi hususlar, bugün olduğu gibi dün de, İstanbulluların vapur deyince aklına gelen ilk hususlardandır. 1870-1877 arasında neşredilen, ilk dönem mizah gazetelerinde de vapurun, insanın seri olmasını gerektiren bu özelliğinden bahsedilmiştir. *Letâif-i Âsâr*'da, bu durum çerçevesinde neşredilen, bilmecelerle oluşturulmuş bir metinde, insanların vapur gördükleri zamanki koşma ihtiyacı şu soru ve cevaplarla verilmiştir:

> "*Suâl-Erkek, kadın, büyük, küçük her kim olur ise olsun hangi şeyi görürse çok koşar?*
>
> *Cevâb- Köprünün bir başından, taa öbür başında bineceği vapuru hareket etmek üzere görünce ziyâde koşar.*"[654]

Hatta, *Diyojen* gazetesinde vapura yetişebilmek için koşanların suratındaki hâl, şu şekilde bir benzetmeyle açıklanmaya çalışılmıştır:

> "*Vapurun iskeleden açılıp gitmekte olduğu seksen yüz adım öteden görüldüğü hâlde yetişirim efkârıyla iskeleye kadar gelip sırıtarak duruş, halkı güldürmek için maskaralığı iltizâm ediniş gibidir.*"[655]

Bugün de hangi iskelede olursa olsun, gördüğümüzde, yetişebilmek uğruna var gücümüzle koştuğumuz İstanbul vapurlarının, yüz küsür yıl geçmesine karşın İstanbullunun gözündeki hâlinin hiç değişmediğini söyleyebiliriz. İncelediğimiz

---

652 *"Eşya naklinde kullanılan ve kürekle hareket ettirilen gemilere mavna denir.*" Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü II,** M.E.B., İstanbul, 1971, s. 423.

653 "*Yolcu ve miktarı az yükleri taşımak üzere yapılan küçük deniz tekneleri, 18. yüzyıla kadar, pereme adını taşıyordu. Pereme tipi, sahneden erken çekilmiş bir taşıttı.*" Çelik Gülersoy, "Kayıklar", **Arkeoloji ve Sanat,** 24\27, s. 18.

654 **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 7 Nisan 1871, 16 Muharrem 1288, 26 Mart 1287, s. 3-4.

655 **Diyojen,** nr. 21, 6 Haziran 1871, (25 Mayıs 1287), s. 1.

1870'li yılların mizah gazetelerinde, karşımıza dört farklı vapur şirketi çıkmaktadır. Bunlar; Şirket-i Hayriye, Derûn-ı Köprü, Fevâid-i Osmaniye\Aziziye ve Lloyd Kumpanyası'dır. İlk dönem mizah gazetelerinde, bu ulaşım şirketlerinin nasıl yer aldığına geçmeden önce, haklarında bilgi vermek gerekir.

1851'de, Cevdet ve Fuat Paşaların girişimleri sonucu kurulan ilk Türk anonim şirketi Şirket-i Hayriye'nin[656] faaliyete geçmesiyle birlikte, özellikle Boğaziçi köyleri canlanmıştır. Boğaziçi'nde ulaşımın, önceden sadece pazar kayıkları ile sağlanması yüzünden, pek çok kişinin ismini bilip de gidemediği, göremediği birçok köy, Şirket-i Hayriye sayesinde tanınır ve bilinir hâle gelir.[657] İlk dönem mizah gazeteleri ise, kuruluşundan itibaren, İstanbulluların çokça rağbet ettiği bu şirket vapurlarını görmezden gelemez. Sayfalarında, Şirket-i Hayriye için fazlasıyla yer ayırır ve genellikle, bu vapurların özelliklerini mizahi bir dille ele alır. İlk dönem mizah gazetelerinde, Şirket-i Hayriye etrafında yazılanlara baktığımızda, bu idarenin genellikle olumsuz ifadelerle anıldığını görüyoruz. Bu duruma, kendileri de şaşmış olacaklar ki *İbretnümâ-yı Âlem*'de şöyle bir cümle görülür: "*Şirket-i Hayriye'nin muhassenâtından bahs eder bir gazete niçin yok?*"[658] Hakikaten bu gazetelerde, Şirket-i Hayriye'nin ortaya koyduğu "hayırlı ve yararlı işler" pek zikredilmemiştir. Meseleye hep olumsuz taraftan bakılmış ve şikâyetler dile

---

[656] "*1851'de Cevdet ve Fuat Paşaların girişimleri ile kurulan Şirket-i Hayriye, 1945'te hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında buharlı gemiler ile yolcu taşımacılığı yaptı. Şirket-i Hayriye, Osmanlı Devleti'nde kurulmuş ilk anonim şirkettir. Kuruluşunda iki temel amaç güdüldü. Biri İstanbul ve Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklar ile gerçekleştirilen ulaşımı kayıklara göre daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamaktı. Diğeri ise ilk amacı gerçekleştirmek için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek oluşturması düşüncesiydi. Şirket-i Hayriye yaklaşık bir asır süren ömrü boyunca Boğaziçi ile İstanbul arasında düzenli ulaşım imkânı sağladı. Böylece daha ziyade sayfiye olarak rağbet gören Boğaziçi'nde daimi ikamet ve imar arttı. Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nin İstanbul ile bütünleşmesi sürecine hız verdi ve bu sürece yeni bir boyut kazandırdı.*" Murat Koraltürk, **101 Gemi,** İDO Yay., İstanbul, 2007, s. 20.

[657] "*Boğaziçi'nde ulaşım, başka yerlerde olduğu gibi hep pazar kayıklarıyla sağlanıyordu. Parası olup da bir hayır işine harcamak arzusunda olan Boğaz sakinleri arasında, kendi köyüne bir ya da birkaç pazar kayığı yaptıranları da olurdu. Nitekim, pazar kayıkları çoğunlukla bir kişinin değil, köyün malıydı. Geliriyle çalışanların ücreti karşılanır, kayıkların bakımı yapılır, artanı da köy hizmetinde kullanılırdı. Padişah'ın çeşitli saltanat kayıkları, devlet adamlarınınsa makamlarına göre kürek sayıları değişen özel kayıkları vardı. Ulaşım olanakları çok kısıtlı olduğundan, geçen yüzyılın ortalarında bile İstanbul'da oturup da Kavaklar'ı bilen ve gören yok denecek kadar azdı.*" Bayram Camcı, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yay., İstanbul, 1994, s. 160.

[658] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

getirilmiştir. Gazeteler, bir süre sonra, zaten şikâyet etmekten vazgeçeceklerdir: "*Şirket-i Hayriye'nin hüsn-i idâre altına alınmasını ihtâr etmekten çoktan vazgeçtik.*"[659] Bu açıdan baktığımızda, Şirket-i Hayriye'nin –onca olumlu yanlarına karşın- halkın nazarında, pek de "hayırlı" bir şirket olmadığını söyleyebiliriz.

1851'de Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından ve Boğaziçi hattında çalışmaya başlamasından sonra, Haliç'te de vapur işletme gereksinimi duyulmuştur. Bu maksatla kurulan Derûn-ı Köprü vapur şirketi, ihtiyaca cevap vermiş ve kayıklarla sağlanılan Haliç ulaşımı artık vapurlarla sağlanır olmuştur. 1856 senesinde kurulan şirketle beraber Eyüp, Hasköy, Kasımpaşa gibi semtlere gitmek daha kolay bir hale gelmiştir.[660] Şirket-i Hayriye'de olduğu gibi çeşitli sorunları da beraberinde getiren Derûn-ı Köprü vapurları, ilk dönem mizah gazetelerinin alay konusu olmaktan kurtulamamıştır.

Şirket-i Hayriye ile Derûn-ı Köprü idaresini, ilk dönem mizah gazetelerinde bahsedilmeleri açısından karşılaştırırsak şunları görürüz. Şirket-i Hayriye, bu gazetelerde daha çok bahsedilen ve eleştirilen taraf olmuştur. Boğaziçi gibi önemli bir güzergâhta çalıştığından, daha çok kişiye hizmet etmekte, bu da beraberinde iyi hizmet beklentisini artırmaktadır. Beklentinin fazla olmasına karşın, hizmet eksik olunca da mizah gazeteleri, böylesine önemli bir ulaşım kumpanyasını görmezlikten gelmemiş ve eleştirilerini yazmışlardır. Derûn-ı Köprü idaresi ise daha az bahsedilen

---

[659] **Çaylak,** nr. 63, 16 Ekim 1876, 4 Teşrinievvel 1292, 28 Ramazan 1293, s. 2.

[660] Haliç'teki taşımacılık üzerine müstakil bir çalışma yapmış olan Ali Akyıldız, konu ile ilgili olarak şu değerlendirmeyi yapar: "*Haliç bölgesi Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz sahası dışında bırakılmıştı. Bu durum gözden kaçmadı ve kısa bir süre sonra Haliç'te vapurla yolcu taşıma imtiyazı gündeme geldi. Küçük vapurlarla burada yolcu nakli için bilinen ilk imtiyaz talebi Yusuf Ağa isimli bir girişimci tarafından yapıldı. Yusuf Ağa, bozuk bir imlâ ile kaleme aldığı tarihsiz dilekçesinde, Hasköy iskelesini merkez tutarak Haliç'in iki yakasındaki iskeleler arasında yolcu 've saire' taşıma imtiyazına talip oldu ve talebine, bu bölgede yaşayan halkın ve esnafın ulaşımda karşılaştıkları güçlüklerden kurtulmasını gerekçe olarak gösterdi. Ticaret Nazırı Safveti Paşa, dilekçeyi Üsküdar ve Boğaziçi'nde yolcu taşıma imtiyazına sahip olan Şirket-i Hayriye komisyonuna havale etti. Komisyon imtiyaz talebine itiraz etmedi; sadece imtiyaz sahibinin sonradan Haliç'in dışına taşma ihtimalini tamamiyle ortadan kaldırmak için imtiyaz fermanına bir kayıt düşülmesini istedi ve bu talebi, 8 Eylül 1856 (5 M 1273) tarihli bir iradeyle onaylandı. Böylece 2 Eylül 1856 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, yirmi yıllık bir süre için imtiyaz Yusuf Ağa'ya verildi. Komisyonun istediği gibi, vapurların Galata Köprüsü dışında nakliyatla uğraşmaları yasaktı.*" Ali Akyıldız, **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2007, s. 21.

ve eleştirilen taraf olmuştur. Bunda, Haliç ulaşımında kayıkların daha çok tercih ediliyor olmasının yanı sıra, Haliç ve Boğaziçi'nin İstanbul'daki konumları da etkili olsa gerekir. Bir tarafta 30 km uzunluğundaki Boğaz, diğer tarafta ise 8 km uzunluğunda Haliç vardır. Boğaziçi'nde Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Küçüksu, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Emirgan, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer bulunurken, Haliç'te ise Kasımpaşa, Balat, Hasköy, Ayvansaray, Sütlüce, Eyüp gibi semtler yer alır. Boğaziçi'nin daha uzun ve köy sayısının fazla olması nedeniyle Şirket-i Hayriye, daha çok tercih edilmiş ve İstanbullular tarafından sıkça kullanılmıştır. Bunun yanı sıra, her iki bölgenin insanlarının iktisadî ve sosyal durumlarının da bu farkta etkili olduğunu söylemeliyiz. Boğaziçi ahalisinin kalburüstü insanlardan oluşması, mizah gazetelerinin de yönünü buraya çevirmiş, dolayısıyla Şirket-i Hayriye daha fazla bahsedilen taraf olmuştur. İktisadî ve sosyal açıdan daha farklı bir kesim tarafından kullanılan ve daha küçük bir alanda hizmet veren Derûn-ı Köprü idaresi ise gazetelerin deniz ulaşımındaki ikinci hedefi haline gelmiştir diyebiliriz.

Şehir içi deniz ulaşımında, Boğaziçi ve Haliç hattının yanı sıra, Marmara hattı da söz konusuydu ve bu güzergâhta vapur işleten kumpanya ise Fevâid\ Aziziye idaresiydi. Çekirdeğini Hazine-i Hassa vapurlarının oluşturduğu bu kumpanya, 1843 senesinde kurulmuştur.[661] Hazine-i Hassa adı, yerini 1864 senesinde Fevâid-i

---

[661] "*Bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin (TDİ) çekirdeği sayılan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, satın aldığı vapurlarla limanlarımız arasında ilk deniz taşımacılığını başlatması bakımından büyük önem taşır. Bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin çekirdeği sayılan yüz elli yıllık bu kuruluş değişik adlar alarak günümüze kadar gelmiştir. Hazine-i Hassa vapurları halktan ve tüccardan büyük rağbet gördü, beş yıl içinde vapurlarının sayısını 15'e yükseltti. Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik, Sirkeci- Yeşilköy arasında hatlar açarak İstanbul içinde yolcu ve küçük çapta da olsa, yük taşımacılığını başlattı. 1852 yılının Nisan ayı başında, Yeşilköy hattı açıldı. 9 Temmuz 1852 tarihli bir gazeteye göre, Boğaz postası yapan vapurun, Yeşilköy'e gitmeden önce Büyükdere'den hareket ettikten sonra, Tarabya, Yeniköy ve Galata'ya uğrayacağı bildirilmekteydi. Dahası, seyrek de olsa, Küçükçekmece bağlantılı seferler de yapılmaktaydı. Yabancı vapurların zabitan ve mürettebatından gördükleri kötü muameleden bezmiş, bilet fiyatlarının yüksekliğinden yılmış olan Akdeniz ve Karadeniz kıyı kasabalarının Türk-Müslüman halkı, padişaha arîzalar, Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'ne mektuplar yazarak kendi iskele ve limanlarına, Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nin gemilerinin çalıştırılmasını istemeye başladı. Ama idare bütün bu istekleri karşılayabilecek kadar güçlü değildi. Her şeyden önce elinde yeterince gemisi yoktu. Bu işletme, 21 yıl sonra resmen Fevaid-i Osmaniye adını alarak yeniden yapılanacaksa da, bugünkü Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin çekirdeğini oluşturan Fevaid-i Osmaniye'nin 1843'te meydana getirildiğini*

Osmaniye'ye, bu isim de 1871'de yerini, İdare-i Aziziye'ye bırakmıştır.[662] Daha sonra da farklı adlarla anılacak olan bu kumpanya, çeşitli isimler altında günümüze kadar ulaşmıştır.[663] İlk dönem mizah gazetelerinde, Şirket-i Hayriye ve Derûn-ı Köprü vapurlarına nazaran, ismi daha az geçiyor olsa da Kadıköy, Pendik, Adalar, Yeşilköy gibi hatlarda çalışan Aziziye vapurları, eleştirilerden nasibini almıştır.[664] Üstelik, kimi zaman Şirket-i Hayriye ile karşılaştırmaya bile gidilmiştir. Mesela, 28 Ağustos 1875 tarihli *Hayâl*'de, Aziziye ile Şirket-i Hayriye karşılaştırılır. "Muhaldir"; yani olanaksızdır başlığını taşıyan yazıda, Aziziye idaresinden şöyle bahsedilir: "*Aziziye vapurlarının birine binip de Şirket-i Hayriye'yi tahattur etmemek.*"[665] Cümlenin sonuna "muhaldir" ifadesini getirdiğimizde, Aziziye yolcularının vapura bindikleri zaman, ister istemez Şirket-i Hayriye'yi

---

kabul etmek gerekmektedir. (İdarenin adı, ' Osmanlı'ya yararlar sağlayan' anlamındadır." Eser Tutel, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, s. 30-31.

[662] "*Con Avramidis Efendi, İdare Heyeti Reisliği'ne 16 Haziran 1871 günü başlamıştır. İdare, Con Avradimis Efendi'nin direktörlüğe getirildiği gün, İdare-i Aziziye adını aldı. Halbuki Sultan Aziz tahta on yıl önce 1861 yılının Haziran ayında geçmişti. Ne var ki 46 gün önce, 20 Nisan 1871 Salı günü hareket edecek vapurun ilanının başlığında 'Aziziye İdaresi tarafından gelen ilan' dendiğine göre İdare'nin resmen Aziziye diye adlandırılmadan kısa bir süre önce de Aziziye adıyla anıldığı anlaşılıyor. Kaldı ki bu yıllarda idarenin 'Fevaid', 'İdare-i Aziziye', 'İdare-i Muvakkata', 'Aziziye İdare-i Muvakkatası', 1872'de de 'İdare-i Mahsusa-i Aziziye' gibi isimler aldığını da kayıtlardan öğreniyoruz. Bazılarının rivayetine göre, yakın ve komşu sahillere 'İdare-i Mahsusa', uzak sahillere de 'İdare-i Aziziye' denildiği söylenmekteyse de, bu rivayete pek itibar etmemek gerekiyor. İdare'de Kadıköy, Adalar, Pendik, Yeşilköy hatlarına komşu sahiller, Marmara'daki iskelelere de yakın sahiller demenin alışkanlık olduğuna da burada yer vermek isteriz. Sultan Aziz'in tahta çıkışından 10 yıl sonra yazılmış Bahriye Nezareti'nin bir tezkeresinde 'İdare-i Mahsusa-i Aziziye' gibi her ikisini ifade eden bir başlık bulunmaktadır. Bundan, Sultan Aziz'in tahta çıkışından sonra yardakları tarafından idarenin adına Abdülaziz'in adının verilmek istenildiği, ama bu adın resmen yerleşmediği, hatta herkesin istediği gibi değişik şekilde yazıp söylediği anlaşılmaktadır.*" Eser Tutel, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, s.45.

[663] "*1878'de İdare-i Mahsusa, 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi ve 1924'te Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne dönüştü. 1933'te anılan işletme çatısı altında Adalar, Anadolu yakası iskeleleri ve Yalova hattında yani Marmara hattında faaliyet gösteren AKAY idaresi kuruldu. Bu idare ise 1937'de kurulan Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü çatısı altında yer alan Şehir Hatları İşletmesi'ne dönüştü.*" Murat Koraltürk, "İstanbul'da Deniz Ulaşımının Rolü ve Yolcu Sayıları (19. ve 20. Yüzyıllar)", **Marmara Üniversitesi Uluslararası Tarih İçinde İstanbul Sempozyumu Bildirileri (14-17 Aralık 2010),** 2011, s. 375.

[664] Bu eleştiriler, sadece mizah gazetelerinde değil, dönemin ciddî gazetelerinde de yer alır: "*Mukaddemdeki mektuplarımın birinde zikrolunduğu üzere Fevâid-i Osmaniye vapurlarının hâli ıslâh olunacak yerde, bu cihet, muâmelâtın İtalyanca cereyânıyla hâsıl olur ümidiyle midir nedendir bilemem, devletin bir şu'be-i idâresi iken lisân-ı resmîsi bırakılıp ecnebi lisanıyla icrâ-yı muâmelât olunuyor!.. Vapurların hâli ise acınır bir raddededir. Yolcuların ekseri ecnebi vapurlarına biniyorlar.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s.24.

[665] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 2-3.

hatırladıklarını anlamış oluruz. Böylelikle gazete, her iki vapur kumpanyası ile alay etmekte ve neredeyse "Al birini vur ötekine" demektedir.

İlk dönem mizah gazetelerinde, Fevâid \ Aziziye vapurları hakkında yapılmış yorumlardan yola çıkarak bu idarenin, gazeteler tarafından, Şirket-i Hayriye ve Derûn-ı Köprü kumpanyası kadar ele alınmadığını söyleyebiliriz. Bu üç kurum içerisinde, en çok alay edilip yerilen Şirket-i Hayriye iken, ikinci hedef Derûn-ı Köprü vapurları olmuştur. Mizah gazetelerinin, Fevâid\Aziziye vapurlarından daha az bahsediyor olmaları, idarenin diğerlerine nazaran daha iyi hizmet veriyor olmasından değil, devlet işletmesi olmasıyla ilgilidir. Osmanlı'nın en önemli millî kurumlarından biri olan bu işletme hakkında, olumsuz eleştirilerde bulunup, alaylı cümleler kurmak, gazeteciler tarafından pek tercih edilmemiştir. Halbuki, Şirket-i Hayriye hakkında, hemen hemen her mizah gazetesinde ve çoğu nüshada malzeme bulmak mümkünken, Aziziye vapurları için aynı şey söz konusu olmamıştır. Gazetecilerin bütün bu çekingenliğine rağmen, idareyi eleştirmek maksadıyla, metinler neşredilir ve alayda kimi zaman ileriye de gidilir. Genellikle, içeriği olumsuz olan bu yazılardan anlaşıldığı kadarıyla, Fevâid \ Aziziye vapurları, halka gerektiği gibi hizmet verememiş ve kendini geliştirmeye çalışsa da sonuç her zaman aynı kalmıştır.

Karşılaştığımız dördüncü vapur şirketi olan Lloyd Kumpanyası hakkında yazılmış metinler sınırlı olduğundan, bu kumpanyayı kısaca burada ele almayı uygun gördük. Avusturya'ya ait bir şirket olan Lloyd Kumpanyası[666], Osmanlı halkına hizmet etmiş ecnebi kumpanyalarından sadece bir tanesidir. Sadece, *Çıngıraklı Tatar* gazetesinde karşılaştığımız bu kumpanya hakkında pek de olumlu ifadeler olmadığını söyleyebiliriz. Mizahi bir dille eleştirilen Lloyd Kumpanyası, adeta *Çıngıraklı*

---

[666] "*Avusturya Lloyd Kumpanyası servisi. Merkezi Trieste olan ve belli başlı yöneticileri arasında Avusturya Maliye Bakanı M. De Bruck de vardı. Şirket 1830 yılında, önce Trieste ile Venedik arasında haftada bir sefer yapan tek bir gemi ile işe başlamıştı. Daha sonra aynı devirde kurulmuş olan Tuna İmparatorluk Kumpanyası ile birleşerek ortaklarının on beşinci genel kongresi tarafından yayınlanan rapora göre 1849 senesinde büyük bir filo haline gelmiştir. (26 gemi)*" **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s. 142.

Tatar'ın hedefi haline gelir. Gazete tarafından, Şirket-i Hayriye'nin babası olarak ilan edilen kumpanya ile şirket arasındaki benzerlik gözler önüne serilir. Bahsi geçen benzerlik ise her iki tarafın da cimri olmasıdır. Masraf yapmaktan özellikle kaçınan Lloyd Kumpanyası'nın, bu uğurda yapmadığı şey kalmamıştır. Öyle ki Şirket-i Hayriye'ye masraftan kaçınma konusunda kırk sene ders verebilecek yeterliliğe de sahiptir; çünkü Şirket, kumpanyanın yanında "müseyyeb"; yani daha kayıtsız kalmaktadır. Şirket-i Hayriye'nin öğrenmesi gereken daha çok şey vardır. Üstelik diğer ecnebi vapur şirketleri de Lloyd Kumpanyası'nın yanında tembel kalmışlardır. Bu kumpanya, rekabet sırasında yolcuları kendine çekebilmek için çeşitli idare yolları bulmuş ve bunları uygulamaya da koymuştur:

> "*Bakınız Lloyd Kumpanyası ne güzel idare yolları bulmuş. İbtidâ, navlunu öbürlerinden yüzde on beş kadar ziyâde tahsîs etmiş. Sonra, Osmanlılara eşrâbın haram olduğunu bildiğinden, yolcuları günaha sokmayayım diye şarabı kaldırmış; ama Hristiyanlar içer imiş. Onlar da domuz eti yesinler. Hamd olsun, masanın üstü domuz eti dolu. Efendim günah, günah yerini tutmaz mı… Hem yolculara şarap verip de sarhoş etmekte ne mana var. Yolcuların daima terbiyesiz olduğu malumdur. Baksanıza bu kumpanya şarabı kaldırmış ve fiyatı da dört kat etmiş iken bile yine garsonlardan satın alarak içip sarhoş oluyorlar… Bereket versin ki idâre, yolculardan haindir de şişelerin içine şaraba benzer kırmızı su koyar. Yoksa yolcular sarhoş olup vapuru alt üst edecekler.*"[667]

Lloyd Kumpanyası tarafından, şişelerin içine, şarap yerine kırmızı su koyulmasının sebebi, yolcuların sarhoş olmasını engellemek değildir. Masraftan kaçınmaya çalışan ve cimrilik yolunda olan kumpanya, bu tedbiri almayı gerekli görmüştür. Lloyd Kumpanyası'nın tasarruf tedbirleri arasında, su da yer alır. Yolcuların daha az su harcamaları için odalarına küçük kaplarda su konulur. Böylelikle, yolcular az su ile ellerini yüzlerini yıkamak mecburiyetinde kalırlar. *Çıngıraklı Tatar,* güya Lloyd

[667] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 17, 4 Haziran 1873, (23 Mayıs 1289), s. 3-4.

Kumpanyası'nı haklı çıkararak ve "Vapur hamam değil ya!" diyerek durumla alay eder.

Kumpanyanın aldığı bir başka tedbir ise yatak çarşaflarını sık sık yıkamak yerine, mevsimde sadece bir kere yıkamaktır. *Çıngıraklı Tatar,* bu hususta da güya Lloyd Kumpanyası'nı desteklemekte ve çarşafların çok sık yıkanması durumunda, eskiyebileceğini belirterek, alayına devam etmektedir. Güverte üstünün bakımsızlığının sebebi ise gazete tarafından, farklı bir şekilde açıklanmıştır. Ayda bir defa yıkanan güverte sayesinde, süpürge masrafından kurtulmakla beraber, vapurun harap olması da engellenmiş olur. Bütün bu tedbirler sayesinde, masraflarını azaltan Lloyd Kumpanyası, güya *Çıngıraklı Tatar*'*ın* takdirini kazanmıştır. Bu olumlu gibi görünen yorumlar, aslında kumpanyanın cimriliği ile alay etmek maksadıyla yapılmıştır. Gazete, kumpanyayı alkışlar gibi görünüp, yermektedir. Hatta bir sonraki sayıda, alaylı eleştirinin dozunu biraz daha artırarak şu cümleleri kurar:

> "*Lloyd Kumpanyası kaptanlarıyla diğer memurları esnâ-yı seyr ü seferde elbise-i resmiye giyeceklerine âdî elbise giymiş olsalar daha âlâ olur zannederim; çünkü kim görecek, bîhûde masârif ne lâzım.*"[668]

Görüldüğü gibi, *Çıngıraklı Tatar,* sadece yerli vapur kumpanyalarını hedef almamış, aynı zamanda, bu şekildeki yabancı şirketleri de eleştirmiştir. Cimrilikle suçlanan Lloyd Kumpanyası ise eleştirilerden nasibini alan kumpanyalar arasındadır.

3.1.1.1 Vapurlara Karşı Duyulan Güvensizlik ve Kazalar

On dokuzuncu asırda, deniz ulaşımında bir zorunluluk haline gelen vapur, İstanbulluların gözünde kimi zaman bir "tehlike" unsuru olarak görülmüştür. 14 Şubat 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr* gazetesinde çıkan bir yazıda, Eyüp'e giden vapurlarla alay edilir. Metinde bahsi geçen Karaağaç isimli vapur, Unkapanı Köprüsü'nün altından geçmeye çalışırken, bacasını birdenbire kaldırınca, bir vapur dolusu insan

---

[668] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 18, 7 Haziran 1873, (26 Mayıs 1289), s. 4.

ölümden döner. Gazete ise Derûn-ı Köprü vapurlarının, öldürme konusunda Şirket-i Hayriye ve tramvayla yarıştığını iddia eder. Eyüp vapuru, bahsi geçen bu "iki şirkete yetişebilmek için" böyle bir kazaya karışmıştır:

> "*Eyüp vapurlarını kimse zikr etmeyip, herkes tramvay ile Boğaziçi vapurlarını zikr ettikçe, meğerse Eyüp vapurları, bu zikri vesîle-i şeref addederek hased ederlermiş ve içlerinden kurdukları dahi bunlar adam öldürdükçe şeref-yâb oluyorlar. Acaba biz dahi öldüremez miyiz, niçin bizi zikr etmezler mealinde efkâr etmiş ve hatta ol kadar hizmetleri galebe etmiş ki tramvayla Boğaziçi vapurlarının şerefini imrâr-ı vaktle kesb edeceğimize, birdenbire ederiz; yani onların birer birer öldürdüğü adamların mikdârı kadar, biz birdenbire öldürürüz.*"[669]

Maksadı, insan öldürme konusunda yarış yaptığı tramvay ve Boğaziçi vapurlarını geçmek olan idarenin, karıştığı kaza ile ilgili öne sürülmüş bir rivayet daha vardır. Rivayete göre, kazanın sebeplerinden biri de Derûn-ı Köprü vapurlarından sürekli şikâyet eden ve rahatsızlıklarını dile getiren müşterileri susturmaktır. Böylelikle, müşteriler susacak, vapur içinde bazı durumlardan rahatsız olsalar da bunları dile getirmeyecek ve "Aman böyle şeyler olmasın da ben içindeki rahatsızlığa razıyım." diyeceklerdir. Gazeteye göre, Derûn-ı Köprü kumpanyası iyi niyetlidir ve amaç ise herkesi hoşnut etmektir. *Letâif-i Âsâr*, aslında gerçek olmayan, kendi ürünü olan bu rivayetleri sıralayarak, bu kumpanya ile alay etmiş ve ne kadar "güvensiz" olduğunu göstermek istemiştir.[670]

Vapurların tehlikeli hâllerinin 1871 yılının Nisan ayına ait *Letâif-i Âsâr'*da da eleştirildiği görülür. Gazetenin, sıkıntıya düşmek isteyen insanlar için öğüdü şu şekildedir: "*İnsan kendini muhâtaraya koymak isterse Üsküdar kayıklarına binip*

---

[669] **Letâif-i Âsâr,** nr. 77,14 Şubat 1871, 5 Zilhicce 1288, 2 Şubat 1287, s. 3-4.

[670] İdarenin 1872 senesinde neşrettiği imtiyaz uzatma metninde, vapurların köprü altından geçerken dikkatli olmaları gerektiğine dair bir madde bulunmaktadır: "*On İkinci madde: Vapurlar cisreyn arasında yarım yol ile seyr ü hareket ettirilip köprünün altından dahi mümkün olduğu kadar hafif yol ile geçilecek ve badehu icabına göre yol verilecektir.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I**, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s. 101.

gitmelidir. (Vapurları da hatırdan çıkarmamalı.)"[671] Bugün de vapurların, kimi zaman tehlikeli görüldüğünü, özellikle binip inerken, insanların denize düşmemek için yoğun dikkat sarf ettiğini söyleyebiliriz.

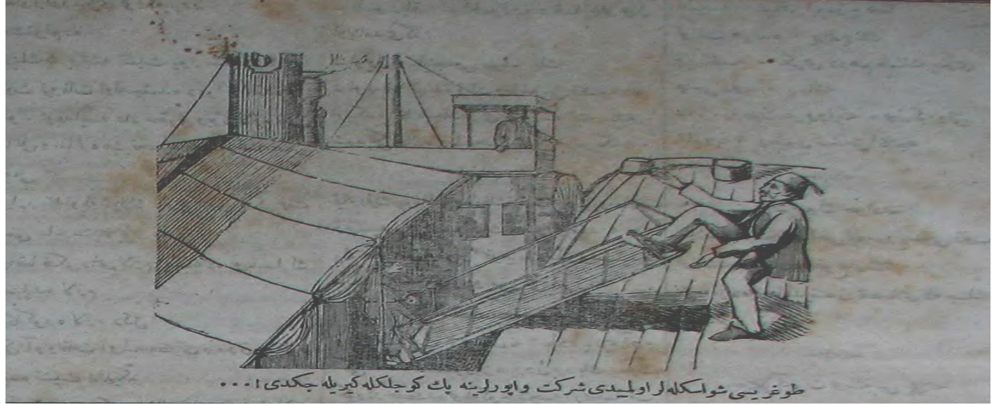
Diyojen'de, kaptanlara yolcuların can güvenliği için uyulması gereken kuralları içeren nüshaların dağıtıldığının bilgisi verilir. Ancak bu kurallar, gazete tarafından oluşturulmuş mizahî nüshalardır ve gerçekte böyle bir şey söz konusu değildir:

> "*Gemi çeken ve Şirket ve Derûn-ı Köprü vapurları ve tayfa hakkında olan talimât-ı seniyye ahali-yi sekenenin vikâye-i emniyet-i cânı için bir nizâm-ı müstahsene olup, idârelerden kaptanlara verilmek üzere cânib-i limandan müteaddid nüshalar meccânen verilmiştir.*"[672]

Bu nüshalardaki talimata göre, vapurun dışarısında ve davlumbaz önünde oturmak yasak olduğu halde, buralarda müşteriler balık istifi gibi oturtulacak ve vapur iskeleye yanaşır yanaşmaz iskele; yani tahta konmadan yolcuların atlamasına izin verilecektir. Bu atlamalar sırasında şayet birisi denize düşerse, birincilik mükâfâtını kazanmak o müşteriye mahsus olacaktır. Böylelikle *Diyojen,* Şirket-i Hayriye'nin yolcuların can güvenliğini sağlayamadığını, alaylı bir şekilde ifade etmiş olur. 21. yüzyılın İstanbul'unda bile vapur yanaşmadan atlayanların bulunduğunu biliyoruz. Bu anlamda, 1870'lerden bugüne hiçbir şeyin değişmediğini söyleyebiliriz. İskele ile vapur arasına konulan tahta sürgülerin intizamsızlığına dair çizilmiş bir karikatür ise *Tiyatro* sayfalarında karşımıza çıkar. Gazetenin 55. nüshasında, 7 Ekim 1874'te neşredilen karikatürde şu cümleler yer alır: "*Doğrusu şu iskeleler olmayaydı, Şirket vapurlarına pek güçlükle girilecekti!*"

---

[671] **Letâif-i Âsâr,** nr. 16, 21 Nisan 1871, 1 Safer 1288, 9 Nisan 1287, s. 3.
[672] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.



Resim-55 Tiyatro, nr. 55, 7 Ekim 1874, (25 Eylül 1290), s. 4.

Yolcularının rahatını pek düşünmeyen Derûn-ı Köprü idaresi, mizah gazeteleri tarafından, devamlı eleştirilen taraf olmuştur. Bu tür yazılardan biri de *Diyojen*'de görülür. Vapurlar hakkında yayımlanmış, uydurma ve mizahi nizamnâmede, Derûn-ı Köprü idaresine değinilmiştir. Var olan olumsuzlukların, sanki bir kuralmış gibi gösterildiği madde ise şöyledir:

> "*Derûn-ı Köprü vapurları, köprü tarafında üç dört kıtası birbiri üzerine yanaşarak araları açık ve uzakça olup, yolcular için uzaklık üzere iskele dahi olmadığından, bîçâre hatunlar girip çıktıkça atlayamayınca geçememek ve ihtiyâr ve hamile kadınlar gemiciler tarafından el ve koltuklarına yapışılarak geçirilmek ve o sırada bîçâreler söylendikçe gülmek ve belki iskele yapılır ümîdiyle müşteriler sükût etmek ile iktifâ olunacaktır.*"[673]

Vapur idaresinin, yolcuların rahatını ve güvenliğini sağlamak yerine, kayıtsızca davranması, *Diyojen*'in gözünden kaçmamıştır. Bu durumu eleştirmek için de yaşanan olumsuzlukları, olağanmış gibi gösteren uydurma bir nizamnâme neşretmeyi gerekli görür.[674]

---

[673] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

[674] 1872'de neşredilen imtiyaz uzatma şartnamesindeyse, Derûn-ı Köprü vapur idaresinin her şekilde, yolcuların güven ve rahatlarını sağlamak mecburiyetinde olduğu dile getirilmştir: "*Taraf-ı saltanat-ı seniyyeden verilen imtiyaz muktezasınca ahalinin ihtiyâcâtına nisbetle ne mikdar vapur iktiza ederse ona göre vapur işletmeye ve ahalinin her suretle emniyet ve istirahatlerini ve suhûletle gidip*

Diyojen gazetesi, köprüden Rumeli tarafına giden 21 numaralı vapurda yaşamını yitiren bir yolcunun ardından, mizahî kurallar içeren bir nizamnâme yayımlama gereği duyar. Bunu, Şirket-i Hayriye'nin gerçek nizamnâmesiymiş gibi okuyucularına sunar. Amaç, tamamıyla şirketi eleştirmektir. Kaza, vapur kaptanının bir ecnebi vapuru ile başka bir vapur arasında gerilmiş halatı görmemesi sonucu oluşmuştur. Bu esnada, tente direğinin kadın yolculardan birinin üzerine düşmesiyle, kadın yaralanır ve vefat eder. Vapur kaptanı ise bu durumun ardından, Beşiktaş iskelesine yanaşır, kadını iskeleye bırakırlar. Olayın üzerine giden *Diyojen,* Şirket-i Hayriye'yi bu hususta eleştirmek maksadıyla, mizahi bir nizamnâme kaleme alır. Birinci maddeye göre, zaten idarenin kuruluşundan beri kayık ve mavnalar batırılmakta, içindekiler boğulmaktadır. İş şimdi vapurun içindekilere gelmiştir:

> "*Şirketin tesisinden beri denizde kayık ve mavna vesâire gark ve içinde bulunan adamlar helâk edilmek nizâmı kemâkân ibkâ olunup, şimdi ise vapurlar içinde olan bîçâregânın birer sûretle îdâmına esbâb-ı mûcibe taharrî edilecektir; fakat şirket, mutazarrır olmamak için bilet paraları badema peşin alınacaktır.*"[675]

Şirket-i Hayriye'nin insan hayatına değer vermediğini iddia eden gazete, bu konuyu da nizamnâmesine kanun olarak eklemiştir:

> "*Şirket-i Hayriye vapurları yolundan kalmasın, masârif az olsun, temettu çok olsun isterse vapur içinde bulunan nüfûs-ı beşeriyyenin kâffesi göz göre helâk u magrûk ve âfetzede olsun, kat'an ehemmiyet verilmeyecektir.*"[676]

Nizamnâmede, yukarıdaki hadisede yer alan kadının naaşı, kaptan tarafından Beşiktaş iskelesine bırakılmış olsa da, bundan sonra asla böyle bir şey yapılmayıp, ölenlerin denize atılacağı belirtilir:

---

gelmelerini daima gözetmeye (...)" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s. 100.

[675] **Diyojen,** nr. 42, 20 Ağustos 1871, (8 Ağustos 1287), s. 2-3.

[676] **Diyojen,** a.y.

> *"Birinci defa olarak, vapur içinde bir hatun derece-i şehâdete getirilmiş olduğu halde, her nasılsa kaptanın sû-i tedbiriyle Beşiktaş iskelesine çıkarılmış ise de zinhâr zinhâr bundan sonra, vapurlarda bu hâl ile vefât edenlerin naaşı, vapur yolundan kalmamak ve sır meydana çıkmamak için alelacele hafiyyen bahre ilkâ olunmasını, şirket vapurları memurlarının vazîfe-i zimmeti olacaktır."*[677]

Şirket-i Hayriye vapurları o kadar güvensizdir ki insanın başına ne geleceği belli olmaz. Güya idare, bu maksatla bir ilan yayımlamıştır. *Diyojen*, güvensizlikle alay etmek maksadıyla, bu ilana gazetesinde yer verir. İlana göre, vapurlara binecek müşteriler evlerinden çıkmadan önce herkesle helalleşmeli ve vasiyetlerini belirtmelidir. Aksi takdirde başlarına bir şey gelirse şirket mesul değildir:

> *"Gerek Anadolu, gerek Rumeli'den köprüye varıncaya kadar, mahallerde kâin iskelelerden ve köprüden vapura binmek isteyenler, ez-cümle hânesinden çıkarken ehl ü ıyâline hukûkî helâl ve her bir vasiyetini ikmâl eylesin. Zîrâ ihtimâldir ki vapurda ya kahvecilerin ayağı altında gidecektir yahud şirketin kaptanlarının sadme-i gaddârânesine uğrayıp çorbayı ahirette içecektir ve bununla beraber o makûle kaptanlar katiyyen mesul ve muâteb olmayacağından başka kemâkân şirket idaresinin mazhar-ı iltifâtı olacaktır."*[678]

Diyojen, özellikle Şirket-i Hayriye'nin 21 numaralı vapuruna dikkat çekerek, bütün olumsuz vakalarda onun isminin anılmasının manalı olduğunu düşünür.[679]

Mizah gazetelerinde Şirket-i Hayriye, karıştığı kazalar ve yol açtığı hasarlar nedeniyle hep alay edilen, eleştirilen taraf olsa da, kimi zaman hakkı teslim edilen

---

[677] **Diyojen,** a.y.
[678] **Diyojen,** a.y.
[679] Bu vapur, Sür'at ismini taşır. 1869 yılında İngiltere'de yapılmıştır ve tam 40 yıl hizmet etmiştir. Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay, s. 182.

taraf olmuştur. *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesi, tüm olumsuzluklarına karşın, idarenin işinin aslında çok zor olduğunu belirtir; çünkü vapur güzergâhındaki, özellikle İstanbul limanına yakın yerlerdeki kayık ve gemi bolluğu, vapurların çalışmasına engel olur:

> "*Lakin biraz da vapurlara hak verelim. Şimdi tek körüklü bir piyâdenin geçemediği yerden koskoca bir vapur nasıl geçebilir. Köprü başından al da Fındıklı'ya kadar iki geçeli ıskarça olmuş ve her biri birer ikişer çıma atmış, bundan başka kıçlarına da birçok sandal takmış, iri ufak binlerce gemiler bulunup ve her birisi istediği gibi başı bir tarafa, kıçı bir tarafa çevrilmiş gemilerin içinden kazasız ve kedersizce savuşup sıvışmak, doğrusu ya her yiğidin kârı değildir.*"[680]

Aslına bakılırsa, onca liman kalabalığı arasından geçmeye çalışan Şirket-i Hayriye vapurlarının, kaza yapmaması imkânsızdır. Adı hep kazalarla anılsa da, mizah gazeteleri idareyi bu sebepten hedef almış olsa da, şunu rahatlıkla söyleyebiliriz ki Şirket-i Hayriye, bulunduğu koşullara göre çok başarılı seferler yapmıştır. Onca olumsuz duruma karşın, yolcularına büyük felaketler, kazalar yaşatmamıştır. Bu noktada, kaptanlarının ne kadar iyi ve tecrübeli olduğu da ortaya çıkar.[681]

*Letâif-i Âsâr'*ın oluşturduğu mizahî Şirket-i Hayriye nizamnamesinde, iki vapur arasında sıkışarak sakatlananlar için, şirketin hiçbir mesuliyet kabul etmeyeceği, bir kural dâhilinde açıklanır:

---

[680] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 30 Ağustos 1871, 18 Ağustos 1287, 15 Cemaziyelahir 1288, s. 2.

[681] "*Şirket-i Hayriye kaptanları usta denizcilikleriyle ün salmışlardı. Bunlardan biri de aslen bir İngiliz olan George Kaptan'dı. Hiç kaza yapmadığı söylenen George Kaptan'ın, izlediği rota üzerinde suya konmuş bir martı görse yolunu değiştirdiği söylenirdi. Kadri ve Gürcü İbrahim kaptanların, denizde yalılara sürünürcesine seyrederken ikram edilen kahve fincanını veya tepsiyi aldığı anlatılırdı. Kadri Kaptan'ın yanında yetişmiş olan Sezai Kaptan'ın ise ipe bağladığı yumurtayı vapurdan denize sarkıttığı ve yumurtayı kırmadan iskeleye yanaştığı belirtilirdi. Gözleri iyi görmeyen yaşlı bir kaptanın, vapuru kimsenin yardımı olmaksızın Vaniköy iskelesinden hareket ettirerek Çengelköy iskelesine yanaştırdığı da rivayet olunurdu. Bütün bu anlatılanlarda, abartı payı çok olsa da, halkın gözünde Şirket-i Hayriye kaptanlarının yarattıkları güvene dair fikir vermeleri açısından değer taşır.*" Murat Koraltürk, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular", **Türkler ve Deniz,** Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 498.

“Harîkzedegâna mahsûs olarak tahsis olunan vapurun, sâir vapurlar müşterilerine sekte getirmemek üzere şamandıradan saat onu çeyrek geçerek, kalkarak köprüye gelip, acele bulduğu müşteriyi aldıktan sonra, hareket edecek. Geçen gün olduğu misillü izdihamdan iki vapur arasında kalarak sakat olanlar için kimse mesul olmayacaktır.”[682]

Görüldüğü gibi, Şirket-i Hayriye’nin kayıtsızlığı, insanlar arasında çeşitli sakatlanmalara sebep olmuştur. İdare ise böyle bir durumla karşılaşıldığı sırada sorumluluk kabul etmez. *Letâif-i Âsâr*, bu olumsuzluğu eleştirmek için, kendi oluşturduğu nizamnâmede bunu bir kuralmış gibi göstermiştir. Dönem gazetelerinde, vapurlarda can güvenliğinin bulunmadığına dair neşredilen karikatürlerden biri ise *Latife*’de karşımıza çıkar. Gazetenin ilk nüshasında görülen karikatürde şunlar yazar:

“- *Aman efendim! Ne bu hâl? Aceb! Bir kazaya mı uğradınız?*
– *Hayır birâder! Üsküdar vapurundan çıktım. Hele bin şükür bir yerim sakatlanmadı!*”



Resim-56 Latife, nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 4.

Diyojen’in ise okurlarına, Şirket-i Hayriye vapurlarına dair bir önerisi vardır. İnsanın vapura bindikten sonra başına ne geleceği belli olmadığından, her vapur

[682] **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 3-4.

yolcusunun, Boğaziçi sahillerinde birer arkadaş edinmesi, kendi faydasınadır. Evine dönemediği takdirde, o arkadaşlara, akrabalara sığınabilir:

> "*Anlaşıldı ya Şirket-i Hayriye, İstanbul gibi bir payitahtın limanında vapurlarını istediği gibi seyr ü hareket ettirir ve kimse kendisine bir şey diyemez bir idâredir. Öyle ise bu vasıtayla Boğaziçi'ne gidip gelecek halkın, kendilerini yağmurda, yağışta öyle Hisar iskelesinde filan kalmaktan ve çoluğunu çocuğunu telaş ve intizarda bırakmaktan, bad ez în Boğaziçi sevâhilinde bulunan karyelerin kâffesinde birer dost peydâ edip, böyle kazalara tesadüf ettikçe onlarda misafir olması lazım gelir.*"[683]

Vapur kazası gibi sebepler yüzünden, eve dönememe ihtimali söz konusudur. Dolayısıyla, akraba ve ev ahalisinin de bu hususta uyarılması gerektiğini ekleyen gazete, yoksa çoluk çocuğun telaş ve intizarda bırakılacağını belirtir.

Vapurların karışmış olduğu kazalar hakkında, ilk dönem mizah gazetelerinde pek çok metin bulmak mümkündür. Bunlardan biri, 1 Haziran 1872 tarihli *Diyojen*'de görülür. Akşamüzeri, Eyüp'e gitmek üzere köprüden hareket ederek Yemiş İskelesi'ne uğrayan vapur, iskeleye çarpmak suretiyle, bir tarafını kırmış ve onca insanın denize düşmesine[684] sebep olmuştur. Can kaybının olmadığı bu kazayla alay etmek için yazılan metin, Derûn-ı Köprü idaresini savunur gibi görünürken aslında, ince bir mizahla yermektedir:

---

[683] **Diyojen,** nr. 80, 2 Ocak 1872, (21 Kanunuevvel 1287), s. 1-2.

[684] Denize düşme hadiseleri hakkında, o dönemin ciddi gazeteleri de bilgi verir. Böylelikle, 1870'li yıllarda bu durumun sıklıkla yaşanabildiğini anlıyoruz: "*Eyüp vapurlarının esnâ-yı hareketlerinde iskelelerin kıyıları kapatılmayıp memurlar ve biletçiler yolcuları lâ-yenkatı salıvermeleri âdetleri olduğundan, bîçâre yolcular ise kimi acele ile vapura giriyor, kimisi gaflet ve telâşından denize gidiyor. Ez-cümle geçenlerde nisâ taifesinden biri köprüden kendini vapura atmak için süratle gelip vapur dahi Haliç'e açılmış bulunduğundan zavallı denize düşmüş ise de hamt olsun derakap çıkarıldı ve bunun gibi iki üç gün mukaddemde akşamüzeri köprüden vapura yol verilmesi için düdük çalınarak vapura yol verildi ise de esnâ-yı hareketinde köprüdeki kapı kapanıp da yolcular men olunmayarak birbiri ardınca gelmekte, vapur ise gitmekte olduğu halde, Hristiyandan bir ihtiyâr-ı bîçâre vapura yetişmek için demir köprünün altından koşar iken kafasını köprüye çarptırarak haylice mecruh oldu. İşte memurların ehliyetsizliği veyahut ehemmiyetsizliği bu gûne garîbeleri vukua getirmekte olduğu cihetle idare tarafından memurlarına ekîden tembih olunacağına şüphe yoktur.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, 459-460.

"*Ya hu bu İstanbul ahalisinden bazısı, Fransa'da yeni çıkan modayı taklîd için birtakım kızcağızların kendi kendilerini öldürdükleri gibi öldürülse yine akılları başlarına gelmez. Vapur iskeleyi yıktıysa onlara ne. İskele idarenindir. Ne karışırlar, biletçileri döğmeye ne hakları var. Denize düşmemek ve canlarını tehlikeden vikâye etmek isteyenler iskele üzerinde durmasınlar. İskele idarenindir dedik ya. İster yıkar, ister yakar, hâsılı ne isterse yapar… Hem denize düştülerse boğulmadılar ya… Eğer onlar vapura girseler idi bu kadar yağmurun altında çıkıncaya kadar ıslanmayacaklar mıydı? Doğrusu bu bâbda büyük bir haksızlıkta bulunmuşlar.*"[685]

Derûn-ı Köprü idaresine bu konuda haksızlık edildiğini düşünen gazete, yağmur yağdığı için, yolcuların her hâlükârda ıslanacağını, bir denize düşme hadisesinin bu kadar abartılmaması gerektiğini düşünür. Kısacası, idarenin yanında gibi görünüp, karşısında durur.

Üstelik vapurlar, "görünmez kaza" kavramının da dışına çıkmaktadır. Herkesin gözünün önünde durdukları ve kazaya sebebiyet verdikleri için, "görünür kaza" olarak değerlendirilirler: "*Evvelleri görünür kaza kira beygirleri, görünmez kaza zifos idi, şimdi görünür kaza Eyüp vapurları, görünmez kaza tramvay arabaları oldu.*"[686] Böylelikle, bir yandan Eyüp vapurlarıyla alay edilirken, diğer taraftan da nereden geleceği belli olmayan tramvay arabaları eleştirilmiş olur.

Derûn-ı Köprü vapurlarının altından geçtiği köprü, sadece vapurlar için değil, içindeki insanlar için de bir tehlike oluşturmuş olacak ki müşteriler, köprüden sakınmak için çeşitli refleksler geliştirmiştir: "*Eyüp vapuruyla köprünün altından geçerken başını eğenlere.*"[687] Cümlenin sonuna, yazının başlığındaki "şaşarım" ifadesini getirdiğimizde, gazetenin bu refleksi gereksiz gördüğünü anlarız. İnsanın başının köprüye değmesi imkânsızdır; fakat vapurun bacası çarpabildiği için müşteriler, korkularından kendilerini bu şekilde korumak istemiş olmalılar.

---

[685] **Diyojen,** nr. 123, 1 Haziran 1872, (20 Mayıs 1288), s. 2.
[686] **Letâif-i Âsâr,** nr. 48, 21 Haziran 1872, 14 Rebiülahir 1289, 8 Haziran 1288, s. 4.
[687] **Letâif-i Âsâr,** nr. 48, 21 Haziran 1872, 14 Rebiülahir 1289, 8 Haziran 1288, s. 4.

Hayâl gazetesinin verdiği bilgiye göre, Hasköy ahalisinin bir kısmı iskelenin üzerinde vapur beklemekteyken, idarenin 3 numaralı vapurunun kaptanı, gemiyi iskelenin üzerine çıkarır.[688] Kaptanın neden böyle bir şey yaptığına dair, ortada çeşitli rivayetler döner. Bu rivayetlerden ikisini sayfalarına alan *Hayâl,* Derûn-ı Köprü idaresiyle açıkça alay etmektedir:

> "*Hava yağmurlu ve soğuk olduğundan kaptan üşümüş ve çay içmek üzere karşıdaki kahveye gidecek zannettik de… diyorlar. Bak burası benim aklıma gelmemişti. Geçen sene arabanın biri Kabataş'ta bir kayık çiğnemişti. Acaba kaptanın aklına bu fikra gelip de o kayığın intikamını almak için karada bir araba çiğnemek üzere vapuru karaya çıkarmak istedi!..*"[689]

Öne sürülen bu iki sebebin de gerçek olmadığı ortadadır. Dikkatsiz kaptanların yol açtığı kazayla, böyle sebepler gösterilerek sadece alay edilmektedir. Üstelik kaptanlar, vapuru bu şekilde iskeleye çıkardıkça, iskele harap olmakta ve kullanımı da zorlaşmaktadır.

---

[688] Vapurların, bu şekilde iskeleye çarpıp kazaya sebebiyet vermesi, sadece 1870'li yıllarda değil, günümüzde de görülebilmektedir: "*Kadıköy-Eminönü arasında yolcu taşıyan şehir hatları vapuru, Kadıköy İskelesi'ne yanaştığı sırada kıyıda bulunan çay bahçesine çarptı. Kazada 2 yolcu hafif şekilde yaralanırken, gemideki yolcular Kıyı Emniyeti kurtarma ekipleri ve itfaiye tarafından kısa sürede tahliye edildi. Alınan bilgiye göre, yaklaşık 700 yolcusu ile Eminönü-Kadıköy arasında sefer yapan Şehit Mustafa Aydoğdu isimli şehir hatları yolcu vapuru, saat 17.15 sıralarında Kadıköy İskelesi'ne yanaşmak istedi. Ancak bu sırada denizcilik tabiriyle 'tornistan tutmaması' (pervaneyi ters yönde çevirme) olayı yaşandı. İskeleye yanaşırken gemiye geri manevra yaptırmak isteyen kaptan, makinenin kilitlenmesi nedeniyle vapurun kontrolünü kaybetti. Kontrolden çıkan vapur önce iskeleye, ardından kıyıdaki bir kafeteryanın tente direklerine çarptı. Kazada kafeteryada oturan 2 kişi, tentenin çökmesi sonucu hafif şekilde yaralandı. İhbar üzerine olay yerine çok sayıda polis, itfaiye ve sağlık ekibi sevk edildi. Yaralılar ambulanslarla çevredeki hastanelere kaldırılırken, yaklaşık 15 yolcu itfaiyenin müdahalesiyle kısa sürede vapurdan tahliye edildi. Ardından bölgeye gelen Kıyı Emniyeti'ne bağlı ekipler, kurtarma botlarıyla vapuru Kadıköy İskelesi'ne çekti. Vapurdaki diğer yolcular sırayla vapurdan tahliye edildi. Gerçekleştirilen tahliye işlemlerinin ardından burun kısmında hasar oluşan gemi, Kıyı Emniyeti kurtarma botları tarafından Haliç Tersanesi'ne çekildi. Kaza sırasında vapurda olan bir yolcu, 'Dediklerine göre geminin freni tutmamış. Hafif bir çarpma oldu' dedi. Bir diğer yolcu ise, 'Yanaşması gerekiyordu, siren çaldı ve sonra duramayarak çarptı. Aşırı bir sarsıntı oldu ve biraz panik yaşandı. Tabi bu sırada millet birbirini teskin etti' diye konuştu. Yetkililer, kazaya ilişkin geniş çaplı inceleme ve soruşturma başlattı.*" http://www.sabah.com.tr/Yasam/2013/04/25/kadikoyde-vapur-faciasi

[689] **Hayâl,** nr. 14, 20 Aralık 1873, (8 Kanunuevvel 1289), s. 3.

Mevkide; yani daha rahat ve kaliteli seyahat edilebilen bölümde bulunan yolcu, diğer bölümde oturan müşteriden daha fazla para verdiğinden, kimi yolcular mevkide oturmak istemez. Vapurların her tarafının, Şirket-i Hayriye tarafından mevki ile donatılması ise yolcular tarafından hoş görülen bir durum değildir. Mevki parası vermek istemeyen müşteri ise soluğu davlumbazda[690] alır. Davlumbazda seyahat ise birçok tehlikeyi beraberinde getirir:

> "*Dün sabah ihtiyar Rum'un biri mevkie oturmayacağım diye davlumbaz önüne oturduğundan, esnâ-yı harekette vapurun sallanmasından az kaldı denize düşüyor imiş. Rivayetin en tuhafı şurası ki bu kazanın tekerrür etmemesi için herif mevkie alınacak ve mücâzâten davlumbaz önü zabtiyeye verilecek yerde kaptan tarafından sehven herifin zabtiyeye teslim kılınmasına emr verilmiştir.*"[691]

Şirket-i Hayriye, olabilecek kazaları önlemek için tedbir almak yerine, kendince haklı olan müşterisini, zaptiyeye teslim ederek, gazetenin tepkisini çekmiş olur.

Gazetelerce alay konusu haline gelen bir başka konu ise Aziziye vapurlarının karıştığı kazalardır. Bu kazaların çok sık meydana geliyor olması ise *Hayâl* tarafından ele alınır. "Aşk Olsun!" başlığını taşıyan yazıda, çeşitli konulara dair kurulmuş kısa cümleler yer alır. Bu kumpanyaya ait cümle ise şöyledir: "*Kaza geçirmeksizin Aziziye Kumpanyası vapurlarıyla yolculuk edenlere.*"[692] Cümlenin

---

[690] Davlumbaz: "*Yandan çarklı vapurların pervaneleri üzerini örten yarım daire şeklindeki korumalıklar.*" İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yayınevi, Ankara 2006, s. 322. ; *Davlumbazlar:* "*Vapur yolculukları o yıllarda yoğun bir şekilde yapıldığından dolayı, iskelelerde iniş-binişlerde aşırı yığılmalar meydana gelirdi. Bu tıkanıklığı önlemek için merkezî iskelelerde, vapurun üst katında bulunan çıkış kapısının hizasına denk gelen, iskeleye sabitlenmiş bir merdiven ve genişçe bir sahanlıktan oluşan "Davlumbaz"lar monte edilmişti. Üst katta seyahat eden yolcular vapuru boşaltırlarken, alt kata inmeye gerek kalmadan bulundukları katın çıkış kapısının yanına denk gelen davlumbazı kullanırlar, böylece vapur iki misli hızlı bir şekilde boşaltılmış olurdu. Dubalı Karaköy iskelesinin ise ikinci katı, her iki yanından da komple davlumbaz görevi görürdü. Yolcu sirkülasyonu 80'lerin ortalarından itibaren düşünce, aşırı yoğunluk olmadığından dolayı vapurların üst kapıları açılmamaya ve davlumbazlar da kullanılmamaya başlandı.*" **http://www.sabah.com.tr/,** (26 Mart 2013 Salı)

[691] **Tiyatro,** nr. 22, 13 Haziran 1874, (1 Haziran 1290), s. 3.

[692] **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 2-3.

sonuna “Aşk olsun!” ifadesini getirdiğimizde, kazasız yolculuğun çok nadir gerçekleşebildiğini anlıyoruz.

Tiyatro gazetesi, kendi kurmuş olduğu sözde sigorta kumpanyasından bahsederken, kimleri sigortalayacağını ise liste halinde verir. Bu listede şu cümle dikkati çeker: “*Şirket vapurlarının davlumbazı önlerinde oturanlar.*”[693] Gazeteye göre, büyük bir tehlike içerisinde seyahat eden bu yolcuların, kesinlikle sigortalanmaları gerekmektedir.

Kazalar, kimi zaman can kaybına da sebep olmaktadır. Bu konuda bir tedbir alınmazsa, daha çok canların gideceğinden endişe eden *Hayâl* gazetesi, durumu mizahi bir dille yerer:

> “*Aziziye Kumpanyası idaresinin bir hayli müddetten beri ittihâz eylemiş olduğu meslek ve tedbire nazaran mevcud olan vapurlarının gark u imhâ olmasına çalıştığı anlaşılmaktadır. Bu hâl, kumpanyanın mesleğine tevafuk ediyorsa da ahalinin asla işine elvermiyor. Zîrâ vapurların telefinden kat'-ı nazar arada can da telef oluyor. Ahaliyi içine almayıp da yalnız vapurları batarsa ne ise ne. Bir değil, iki değil, eğer böylece devam edecek olursa, vapurların arkası alınıncaya kadar, ahalinin de heman yüzde onu telef olacak. O vechle buna bir çâre-i serîa düşünülmek lâzım geldiğinden(...)*”[694]

Mizahi bir üslupla durumun ciddiyetini anlatmaya çalışan gazete, yaşanılan bu kazalar hemen bir çare bulunmasını ister; çünkü sigorta şirketleri Aziziye Kumpanyası'nın vapurlarında seyahat edecek müşterilerin eşyalarını, vapurun batacağını bildiklerinden, güya yolcuları sigortalamak istemezler:

> “*Bir sigorta kumpanyası mağazasında- İzmir'e gideceğimden beraberimde bulunan eşyamı sigorta ettirmek isterim.*

---

693 **Tiyatro,** nr. 24, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3-4.
694 **Hayâl,** nr. 75, 24 Haziran 1874, (12 Haziran 1290), s. 3.

–Pekâlâ! Ancak hangi kumpanya ile gideceksiniz?

–Ne için sordunuz?

– Çünkü Aziziye Kumpanyası ile gidecekseniz edemeyiz."[695]

Aziziye Kumpanyası da durumun ciddiyetini anladığından, can simidi siparişi verme gereği duymuştur; fakat *Hayâl* gazetesinin daha farklı bir önerisi vardır:

> "*La Turquie nâm gazetenin dünkü nüshasında Aziziye Kumpanyası tarafından yolcularına verilmek üzere Londra'ya bir hayli mikdâr cankurtaran tabir olunan kuşaklardan sipariş edilmiş olduğu mütâlaa güzârımız olmuştur. Lakin bize kalırsa Aziziye İdaresi bu yolda masârif edeceğine müşterilerini daha limanda iken denize atarak yüzme bilip de batmayanları alsa isabet eder.*"[696]

Böylelikle, hem idarenin çokça kazaya karışıyor olmasıyla, hem de masraf yapmaktan kaçınmasıyla alay edilerek, mizahi bir eleştiri ortaya konur.

Ortada dolaşan bir söylenti ise, vapurların karıştığı kazalara karşı, alınacak önleme dairdir:

> "*Pazartesi akşamı Kadıköyü vapurlarından biri ile Şirket-i Hayriye'nin on iki numaralı vapuru yekdiğerine müsâdeme etmiştir. Bu defa eğerçi bir kaza vuku' bulmamış ise de acemi kaptan ve makineciler ile idare olunan vapurlarda kaza eksik olamayacağından, bademâ Aziziye ve Şirket-i Hayriye vapurlarına bineceklerin iki yanlarına kabak bağlayacakları mesmûdur.*"[697]

Gazete, böylelikle vapur kaptanlarıyla alay ederek, yolcuların can sağlığı için, su kabağından yapılmış can simidini kullanmaktan başka çarelerinin kalmadığını vurgulamış olur.

---

[695] **Hayâl,** nr. 77, 1 Temmuz 1874, (19 Haziran 1290), s. 2-3.
[696] **Hayâl,** a.y.
[697] **Tiyatro,** nr. 28, 4 Temmuz 1874, (22 Haziran 1290), s. 2.

Vapurlardaki güvensizlik öyle bir dereceye gelmiştir ki sadece yolcular değil, vapurun kendisi de can güvenliğini sağlamak için tedbir almak istemektedir: "*Derûn-ı Köprü vapurlarından Hasköy'e işleyen vapurcağız, yüzmek bilmeyenlerin kabak bağladığını görerek kendisine de iki kabak verilmesini istemiştir.*"[698] Güya, can güvenliğinden endişelenen vapurun bu isteği dile getirilerek, Derûn-ı Köprü idaresinin içler acısı hâli gözler önüne serilmiş olur.[699]

Fevâid \ Aziziye vapurlarının karıştığı kazalarla ilgili mizahi bir başka yazı ise *Latife* gazetesinde görülür. Kadıköy'e işleyen vapurlardan biri, Kadıköy açıklarında demirli olan Yunan bandıralı bir gemiye çarpmıştır. Bu kaza ise *Latife*'nin diline dolanır:

> "*Acaba kabahat vapurda mı? Gemide mi? Elbette gemidedir! Hem de geminin kabahati büyüktür. Zîrâ hıyânetinden iki üç aydan beri gelmiş de vapurun mürûr edecek yolu üzerine lenger-endâz olmuş. Şimdi vapurda kabahat kalır mı? Bahusus kaptan, avazı çıktıkça dümenciye sancağa gel diye bağırır. Geminin kaptanı ise lâ-yenkat', vapuru bir mıknatısla kendisine çeker imiş! Ey şimdi bu oldu mu? Gemi kaptanı o mıknatısı niçin kullandı? Vapura mıknatıs gösterilmeseydi bu çatış olmazdı!*"[700]

Gazete, yazının sonunda ince bir alayla, bu fenalığın tekrar etmemesi için yapılabilecek tek şeyin, lodos esmesini arzulamak olduğunu söyler. Ancak bu şekilde Yunan gemisinin lengeri kopacak ve tehlike önlenmiş olacaktır. Görüldüğü gibi, *Latife,* kabahatli olan Aziziye vapurunu suçsuz ve masum göstererek, güya Yunan gemisini hedef alır. Ancak maksadı tam tersini ima etmektir. Böylelikle, idare ile alay ederek, ne denli "beceriksiz" kaptanlara sahip olduğunu da ortaya çıkarır.

---

[698] **Tiyatro,** nr. 31, 11 Temmuz 1874, (29 Haziran 1290), s. 3.

[699] 1872 senesinde neşredilen şartnamede, can güvenliği için ne gibi tedbirlerin alınacağı belirtilmiştir: "*Dokuzuncu Madde: Her vapurun baş ve kıç ve davlumbaz taraflarında cankurtaran tabir olunur içi mantarlı halkalardan on ikişer adet bulundurulacaktır.*" *(...)*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s. 101.

[700] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 4.

Üstelik kazanın, Yunan gemi kaptanının gösterdiği mıknatıs yüzünden olduğunun söylenmesi de alaya, başka bir boyut katar.

Derûn-ı Köprü vapurları yüzünden, başına türlü belâlar gelen sadece insanlar değildir. Gazetelere göre, balıklar da vapurların şerrinden nasibini almaktadır. *Latife* gazetesinde idare ile alay etmek maksadıyla yazılmış bir metinde bu konuya değinilir:

> "*Geçen gün ikindi ile akşam arasında Eyüp vapurlarından biri kazâen Balat önlerinde bir çırçır balığına çarparak gark u telef eylemiş olduğu cihetle ne kadar çırçır ve hamsi balıkları var ise bi'l-ittifâk mezkur vapurun yolunu keserek yolsuz bırakacakları tahkîk edilmiştir.*"[701]

Latife böylelikle, mizahi yazısına balıkları da konu ederek, alayı biraz daha ileriye götürmüş olur.

Boğaziçi'nde vapur ve kayık trafiği yoğun olduğundan, kimi zaman vapurlar kayıkları "çiğnemektedir". *Tiyatro* gazetesinin neşrettiği mizahî Şirket-i Hayriye nizamnamesine göre, böyle bir şey olduğu takdirde, idare bu durumdan asla mesul olmayacaktır: "*Vapurlarda kayık çiğnenmemesi için, tayfalardan daima iki gözcü bulunacağından, kayık çiğnendiği vakit, kabahat ya kayıkta yahut kayıkçıda olacaktır.*"[702] Nizamnâmenin kimi maddelerinde, zaten olması gereken davranışlar kurallaştırılmıştır. Dolayısıyla, aşağıdaki paragrafta herhangi bir alay yoktur:

> "*Üçüncü Bend-Müşteriler vapurdan çıkarken, kemâl-i dikkat ile çıkıp birbirinin ayağına basmak veyahud birbirini itmek gibi yolsuzluklar vuku bulmayacaktır ve vapur iskeleye (karın karına) yanaşmış bile olsa- âdet*

---

[701] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.
[702] **Tiyatro,** nr. 48, 12 Eylül 1874, (31 Ağustos 1290), s. 2.

yerini bulsun için- yine iskele konacaktır. Dördüncü Bend- Vapurlar müşterilerin arkası kesildikten sonra kalkacaktır"[703]

Beşinci bend ise nereden gideceğini şaşırmış vapur kaptanlarıyla alay etmek için yazılmıştır: "*Vapurlar –kaza vukuundan ihtirâzen- açıktan ve – akıntıya kapılmamak için- kıyıdan gidemeyecektir.*"[704] Altı, yedi ve sekizinci bendler, yine ciddî ve yerine getirilmesi gereken kurallar olarak karşımıza çıkar:

"*Altıncı Bend- Sebeb-i mücbir olmadıkça beyân olunan yollardan gitmeyip de maazallah-ı Teâlâ, musâdeme vukuuna sebep olan vapurun kaptanı, muhâkemeye hâcet bırakılmayarak mes'ul olacak ve sebeb-i mücbir olup olmadığı da muhâkeme edilmek istenilmeyecektir. Yedinci Bend- Vapurların birbiriyle ve piyâde kayıklarıyla yarış etmeleri memnudur. Sekizinci Bend- Bundan sonra vapurlar îlânlarda gösterilmeyen iskelelere uğramayacaktır.*"[705]

Bunun gibi maddelerle devam eden *Tiyatro*'nun mizahî Şirket-i Hayriye nizamnamesinin, diğer gazetelerde neşredilen nizamnamelerden farkı ise ciddi ve gülünç bendleri bir arada bulundurmasıdır. Gazete, bir bendde denize düşen müşterilerden de bahsetmiştir:

"*Bir vapur diğer vapurun üzerine yanaştığı vakit, demirli tahta konulamazsa, tahta ile beraber bir ip gerilecek ve ipi de tayfalardan biri tutacaktır. Bunda maksat da şayet iskeleden geçen adam denize düşecek olursa ipi tutan herifin de hemân berâber düşmesidir.*"[706]

Tiyatro gazetesi bu maddeden sonra da kurallarını neşretmeye devam etmiştir. Ancak, nizamnâmedeki bazı maddeler, düşük cümlelerle kurulduğundan, ne

---

[703] **Tiyatro,** a.y.
[704] **Tiyatro,** a.y.
[705] **Tiyatro,** a.y.
[706] **Tiyatro,** a.y.

söylenmek istendiği tam anlaşılamamakta ve ortaya tutarsız manalar çıkmaktadır. Gazete, bunu Şirket-i Hayriye ile alay etmek için yapmış olabileceği gibi, bu durum kendi eksikliğinden de kaynaklanıyor olabilir. Kısacası, *Tiyatro*'nun neşrettiği nizamnâmeyi, *Letâif-i Âsâr* ve *Diyojen*'inkiyle karşılaştırırsak, mizahi açıdan da, anlaşılma açısından da başarısız kaldığını söyleyebiliriz.

İlk dönem mizah gazeteleri, Şirket-i Hayriye vapurlarının karıştığı kazalarla ilgili haberleri sütunlarına almaktan çekinmezler. Ancak bu haberler, hep mizahi bir üslûpla yazılmıştır. Bunlardan biri ise *Hayâl*'de görülür:

> "*Geçen Salı akşamı, Şirket-i Hayriye'nin Arnavutköyü'nün son postasını icrâ eden 22 numaralı vapur ile yukarıdan gelen 2 numaralı vapuru Kuruçeşme açıklarında kemâl-i savletle yekdiğerine dilirâne bir hücûm etmişlerse de ikisi de haylice telefât vererek ric'ate mecbur olduklarından galebenin hangi tarafta kaldığı anlaşılamamıştır.*"[707]

Hayâl, iki vapur arasında bir müsabaka varmış gibi haber yapmakta ve kimin kazandığının belli olmadığını söyleyerek idare ile alay etmektedir.

En geniş yeri 3.6 km, en dar yeri 698 m. olan İstanbul Boğazı'nda sefer yapan Şirket-i Hayriye vapurlarının birbirleriyle çarpışmaları, *Latife* gazetesinin de alay konusu olmuştur:

> "*Boğaziçi'nde iki mukâbil sevâhilin beyninin darlığı, Şirket-i Hayriye vapurlarının ekserî birbirlerine musâdeme etmelerine sebebiyet verdiği için, şirket-i mezkûr tarafından sâhillerin yüzer arşın kadar tevsiine karar verildiği mütevâtirdir.*"[708]

---

[707] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 2.
[708] **Latife,** nr. 15, 12 Ekim 1874, 2 Ramazan 1291, 30 Eylül 1290, s. 1.

Latife, böyle bir söylentinin ortada dolaştığını iddia ederek, Şirket-i Hayriye ile alay eder.

Aziziye vapurlarının karıştığı bir başka kaza haberi ise *Tiyatro* gazetesinde neşredilir. Yine mizahi bir üslupla, kaza ile alay edilmekte ve güya vapur idaresinin tarafı tutulmaktadır. Habere göre, idareye ait Kandilli ismindeki vapur, Ayastefanos'a gitmekte iken bir sandalla çarpışır ve sandal batar. İstanbul'da çıkan gazetelerin muharrirleri ise bu kazadaki suçlunun vapur olduğunu belirterek, vapur sandala çarptı şeklinde bir iddiada bulunurlar. *Tiyatro* gazetesi ise diğer gazetelerin aksine, sandalın vapura çarptığını öne sürerek, idareyi güya korumaya çalışır ve gazetecilerin iftira attığını söyler. Ancak, Aziziye idaresinin bu iftirayı kaldırması mümkün değildir. Kendini aklamak için çeşitli girişimlerde bulunur. Gazete ise bu teşebbüsleri sıralar:

> "*Vapur işi tahkîk ettirdi dedik ya! Hem de nasıl tahkîk! Denizin dibine dalgıçlar indirdi, sandalın parçalarını buldurdu. Sandal parçaları işi meydana çıkardılar. Şimdi bizim gazeteciler, ne yapsalar idi! Sandal parçalarından iş nasıl anlaşılır? diyorlar. Ez-cümle bizim Şark! Bin türlü laflar söylüyor. Meseleye taaccüb ediyor. İyi ya bunda taaccüb edecek, inanmayacak ne var? İş meydanda, işte sandal parçalarını istintak etmişler. İşi ikrar ettirmişler. Şimdi artık bunu anlamamak âdetâ kalın kafalılıktır.*"[709]

Bütün bu kaza haberlerinden sonra diyebiliriz ki 1870'li yılların deniz trafiği fazlasıyla yoğun olduğundan, olumsuzluklar meydana gelebilmektedir. Bu kazalar sonucunda en büyük yarayı alanlar ise küçük deniz taşıtları; yani sandallar ve kayıklar olmuştur. Günümüzde ise 1870'li yıllardaki kadar, deniz kazası yaşanmadığı bir gerçektir.

23 Ocak 1875 tarihli *Hayâl* gazetesinde ise İdare-i Aziziye hakkında olumlu ifadelerle karşılaşırız. Bir İstanbullu ağzından neşredilen varakaya göre, *Hayâl*'deki yazılar okunduktan sonra, o yazıda hangi olumsuzluk anlatılıyorsa, okuyucunun

[709] **Tiyatro,** nr. 57, 14 Ekim 1874, (2 Teşrinievvel 1290), s. 2-3.

başına da anlatılana benzer bir hadise gelmektedir. Durumun tuhaflığını sorgulayan İstanbullu, bu konuda gazeteden yardım talep eder. *Hayâl*'in cevabı ise hayli ilginçtir:

> "*Siz benim gazetemin her bir münderecâtı mahz-ı hikmet idüğini bilmez misiniz? Hiç benim gazetem öyle Derûn-ı Köprü vapurlarında, Gavon'un deliğinde, Şirket vapurlarında, Edirne demiryollarında, tramvayda, İstanbul sokaklarında okunur mu? İşte okunur ama münderecâtı adamın başına uğrar. Benim gazetemi almalı! Ya kendi uykunuzda veyahut İdare-i Aziziye vapurlarında okumalıdır çünkü bu iki yerden emîn İstanbul'da başka mahal yoktur.*"[710]

Hayâl, daha önceki nüshalarında, fazla kazaya karıştığı için güvensizlik nedeniyle, İdare-i Aziziye ile alay ederken, bu yazıda ise diğer kumpanyalardan üstün tutarak, gayet güvenilir olduğunu savunmuş olur.

27 Ocak 1875 tarihli *Hayâl*'de ise Aziziye vapurlarında seyahat ederken başı dönen kadınlar için bir teklif söz konusu edilir:

> "*Sarayburnu'na bir kule ve Adalar'ın bahrine birer kule inşâ olunup Aziziye İdaresi vapurlarında başı dönen kadınları (sedye) ile nakl etmek üzere ip ile yekdiğerlerine bağlanmalı ve Galata deliği gibi bir makine vâsıtasıyla sedyenin biri gelirken diğeri gitmeli.*"[711]

O dönemde, Aziziye vapurlarına binenler, vapurun denizde sallanmasından ötürü, baş dönmesi hadisesiyle sıkça karşılaşıyor olacaklar ki gazete, bu konuyu mizahi bir dille ele almak istemiştir.

---

[710] **Hayâl,** nr. 136, 23 Ocak 1875, (11 Kanunusani 1290), s. 4.
[711] **Hayâl,** nr. 137, 27 Ocak 1875, (15 Kanunusani 1290), s. 3-4.

Tiyatro gazetesi, kaptanların yüzünden meydana gelen kazaları, çok güzel bir nükteyle diline dolar:

> "*Bu akşam, 25 numaralı vapur, Arnavutköyü vapurlarından birisiyle baş başa vereceği vakit, kamarada asılı olan 'Burada yatmak memnudur.' Tahtası, tez elden yukarı fırlayıp kaptanı uykudan uyandırmış ve bu vesîle, tos döğüşü, kaptanın başka bir uyku vaktine kalmıştır.*"[712]

Böylelikle gazete, Şirket-i Hayriye'nin içinde bulunduğu çelişkiyi de gözler önüne sermiş olur. Yolcularının yatıp uyumasını yasaklayan idarenin, öncelikle vapur kaptanlarına bakması gerekir. Şirket, önceliği neye vermesi gerektiğini bilmemektedir.

Kaptanların "beceriksizlik"leriyle ilgili olan bir yazı ise *Meddah* gazetesinin sayfalarında görülür. "Bir Gün" başlığını taşıyan metinde, olması istenen; fakat umutsuzlukla yaklaşılan konulara yer verilmiştir. İdare-i Aziziye hakkında kurulan cümle ise şöyledir: "*Bir gün İdâre-i Aziziye vapurları muktedir memurları kullanarak birbirine çatmak muhatarasının önünü alacak ama kimse görmeyecek.*"[713] Vapurların karıştığı kazalara öylesine alışılmıştır ki İstanbul ahalisi, bu durumun düzelmesini ümit etmekle beraber, bunun hiçbir zaman mümkün olmayacağını da bilmektedir.

Kabak bağlamanın güvenlik açısından iyi bir fikir olduğunu düşünen *Kahkaha* gazetesi ise kendi önerisini şöyle açıklar: "*Her kim Derûn-ı Köprü vapurlarından altı numaralı vapura binmeye mecbur olursa beline bir çift kabak bağlasın.*"[714] Batma olasılığı yüksek olduğundan, yolcular mecbur kalmadıkça bu vapurlara binmemelidir. Şayet binecek olurlarsa da can simidi yerine geçecek olan kabağı bağlamalıdırlar. Böylelikle gazete, hem idareyle alay etmiş hem de müşterilere kendince akıl vermiş olur.

---

[712] **Tiyatro,** nr. 77, 12 Mart 1875, (16 Safer 1292), s. 3.
[713] **Meddah,** nr. 12, 1 Nisan 1875, (24 Safer 1292), s. 3.
[714] **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.

3.1.1.2 Kişiye Özel Muameleler

1870'li yıllardaki Şirket-i Hayriye vapurlarından kimisi, kişiye özel hareket edebilmekte ve bu da çoğu zaman, İstanbul halkını usandırmaktaydı. Vapurun hareket saatinin belli olmasına karşın, zamanında kalkmaması kimi güçlüklere yol açmıştır. Vapurlar, özel bir kişiyi bekliyorsa, vaktinde hareket etmeyebiliyordu. Bu durum, devrin mizah gazetelerinde eleştiri konusu yapılmıştır. Bu özel kişinin kim olduğu açıkça belirtilmese de, Şirket-i Hayriye'nin büyük memurlarından biri olduğu yazılır. Bir kişi için, vapur dolusu insanın bekletilmesinin hoş karşılanmadığı ise açıktır. Bu durumun, neden daha önce insanlara ilanlarla duyurulmadığı ise merak konusudur. Şirket-i Hayriye'nin kişiye özel olan bu muamelesi, akla yine aynı şirketin bir hizmeti olan "vükela vapurları"nı[715] getirir. Gerçi, gazetede sözü edilen "özel kişi", anlaşıldığı kadarıyla, devlet ricalinden değildir. Bir Şirket-i Hayriye memurudur. Ancak şirket, kendi memurlarına, vekillere tahsis ettiği gibi bir vapur tahsis edemediğinden, halkın kullandığı vapurlarda çeşitli esnekliklere gitmiştir. 1871 yılının Mayıs ayına ait *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkan şu soru ve cevaplar, Şirket-i Hayriye'nin, bu çerçevede nasıl alay konusu olduğunun bir göstergesidir:

> "*Suâl- Nâs, köprü ve her iskelede vapuru bekler. Ortaköy iskelesinde vapur, vakt-i hareketinden başka neyi bekler durur?*
> *Cevâb- İstanbul'a geçecek olan Şirket'in büyük memurlarından birini bekler.*
> *Suâl- Şirket'in kâide-i seyr ü hareketinde bu da var iken niçin ilanlarına ilave etmez.*

---

[715] "*Şirketin kurulmasıyla birlikte çoğu Boğaziçi'nde oturan devlet ricalini taşımak üzere bir vapur tahsis edilir. 'Vükela Vapuru' denilen bu vapur, sabahları Kanlıca'dan hareket eder ve Sirkeci'ye varır, akşamları yine Sirkeci'den kalkar ve vekilleri bıraktıktan sonra Kanlıca'ya demirlerdi. Vapurda teşrifata, rütbeye kıdeme son derece riayet olunur, vekillerin çubukları da vapura getirilirdi. Rahmetli Süheyl Ünver Hoca, üstadı Hoca Ali Rıza Efendi'den dinlediği güzel bir fıkra nakleder: Vükeladan biri, hoşsohbet, nükteci bir dostunu yalısına davet eder. Birlikte vükela vapuruna binip yalıya gelirler. Sabah olunca tekrar vapura binecekleri sırada adet gereği bir vekilin vapura binişi sırasında çalınması gereken düdük, kaptan tarafından çalınınca vekilin nüktedan dostu irticalen şu beyiti söyler: 'Öte git bunda çalınmaz boru\ Düdüğüm bu vükela vapuru.*" Uğur Göktaş, "Boğaziçi'nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye", **Türkler,** C. 14, Yeni Türkiye Yay., s. 495.

Cevâb- Şirket fazla masârifi sevmediğinden gazetelerin duyunca neşredeceğini bildiği şeyleri ilana ilave ile masrafı artırmamak için."[716]

Ortaköy'den kalkan vapurun, Şirket-i Hayriye'nin memurlarından birini, her gün aynı saatte beklemesi, bir kural haline gelmiştir; fakat şirket, bunu ilanlarında belirtme gereği duymamıştır. Gazete, bu durumu mizahi bir dille eleştirir ve olanları Şirket-i Hayriye'nin masraf yapmayı sevmemesine bağlar. Şirket, nasıl olsa bu durumu gazeteler yazacak, halk da böylelikle haberdar olacak diye düşünmüş ve ilan parasından kaçınmıştır.[717]

Şirket-i Hayriye'nin kişiye özel muamele yaptığına, hatta sadece o kişiyi alabilmek için, iskeleye yanaştığına dair şikâyetleri içeren bir başka yazı ise 1871 senesinin Mayıs ayına ait bir *Letâif-i Âsâr*'da görülür. Soru cevap şeklinde gelişen yazıda, vapurlar hakkında sorulan soru, akşamları Anadolu tarafından gelen üç adet vapurdan ikisini Kandilli iskelesine uğratmayıp, sadece birini uğratmanın düşüncesizlik olup olmadığı ile ilgilidir. *Letâif-i Âsâr*'ın bu soruya verdiği cevap ise şu şekildedir:

"*Kandilli'nin iskelesi duba üzerine yapılmış olması ve akıntının cereyân-ı ma'lumesi vapurlarının çarpıp zedelenmesini îcâb edeceği melhûz olduğundan, bari üçü birden sakatlanmamak mütalaasına mebnî olmalıdır. Hem Şirket'in böyle yolda işleri pek çoktur. Meselâ her zaman, bir zâta mahsûs olmak üzere, bir kişi için Vaniköyü'ne bir vapur uğrar iken, bazı kere iskelede beş yüz müşteri görür de ses bile çıkarmaz.*"[718]

---

716 **Letâif-i Âsâr,** nr. 18, 5 Mayıs 1871, 15 Safer 1288, 23 Nisan 1287, s. 4.

717 Halbuki, Şirket-i Hayriye'nin 1872'de yayımlanan nizamnâmesinde ilana çok önem verilmiş ve saatlerde değişiklik olduğu takdirde gazeteler vasıtasıyla halka duyurulacağı belirtilmiştir: "*Yirmi Üçüncü Madde: Esnâ-yı sayf ve şitâda vapurların evkât-ı harekâtının tebdili zamanı malum ve muayyen olmak için vakt-i hareketleri tebdil olundukça evrâk-ı mahsûsa-i matbua ve gazeteler vasıtasıyla neşrolunacak ve vakt-i tebdilinden sekiz gün evvel ilan-ı keyfiyet olunarak müddet-i devâmı dahi ilannâmenin bâlâsında gösterilecektir.*" Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye,** Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1995, s. 2298.

718 **Letâif-i Âsâr,** nr. 29, 30 Mayıs 1871, 11 Rebiülevvel 1288, 18 Mayıs 1287, s. 1-3.

Şirket-i Hayriye'nin, iskeleye sadece bir kişiye özel vapur yanaştırırken, asıl yolcularını görmezden gelmesi, onları umursamaması, gazeteye göre verdiği hizmetin kalitesizliğinin bir göstergesidir.

3.1.1.3 Vapur Çalışanları

3.1.1.3.1 İdareciler (Hüseyin Hâki Efendi – Ali Hilmi Efendi)

Şirket-i Hayriye müdürü Hüseyin Hâkî Efendi hakkında, ilk dönem mizah gazetelerinde genellikle olumlu şeyler anlatılmıştır. Onun bütün gayretine karşın, memurların disiplinsizliği yüzünden, idarenin bu hale geldiğinden yakınılır. *Diyojen*'in, müdürün çalışkanlığına ve sorun çözücülüğüne güveni tamdır; fakat ona göre bütün suç vapur memurlarınındır. Onlar yaşanan sorunları müdüre haber vermemekte ve böylelikle meseleler çözülemeden kalmaktadır:

> "*Şirket müdürü efendinin muttasıf oldukları dirâyet ve hakkâniyet-i Müslime îcâbınca bu hususlara malûmat-ı kâmilesi olduğu hâlde, çâre-i serîasına bezl-i himmet edeceğini, Üsküdar vapur memurları bildiklerinden, ahali-yi Üsküdar'ın sükût eylediklerine cezâ-yı mahsûs olmak üzere müşarünileyhe haber verilmeyecektir.*"[719]

Yukarıdaki cümleler gazete tarafından uygulanması gereken bir kuralmış gibi sunulur; ancak maksat tam tersini ima etmektir. Böylelikle, bütün suç, Şirket-i Hayriye'nin yöneticisine değil de vapur memurlarına yüklenmiş olur.[720]

---

[719] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

[720] Şirket-i Hayriye müdürü Hüseyin Hâki Bey, 1866'dan 1895'e kadar görevini sürdürmüştür: "*Hüseyin Hâki Bey, Şirket-i Hayriye'yi güçlendiren ve gerçek anlamda bir kent içi ulaşım ağının vazgeçilmez aracı haline getiren kişidir. Giritlidir. Kandiye eşrâfından Cami-i Kebir mütevellisi Mehmet Efendi'nin oğludur. 1825'te doğmuş, dokuz yaşındayken yetim kalmıştır. Amcası tarafından Mısır'a gönderilmiş ve orada 'Medrese-i Hanka'da eğitimini tamamlamıştır. Arapça, Türkçe ve Fransızca bilirdi. Bir ara Mehmet Ali Paşa'nın oğlu Halim Paşa'nın öğretmenliğinde de bulunuyor.*" Tevfik Çavdar, "Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriye)", **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi**, 1. Kitap, Der. Yiğit Gülöksüz, Ankara, 1982, s. 174.

Kimi zaman da Hüseyin Hâkî Efendi hakkında olumsuz cümlelerle karşılaşırız. Bunlardan biri, 18 Mayıs 1872 tarihli *Diyojen*'de karşımıza çıkar. Şirket-i Hayriye vapurunda, saatini unuttuğunu fark eden bir kişi, idarehaneye giderek durumu anlatır ve Hüseyin Hâkî Efendi'den yardım ister. Müdürün, bu yardım karşılığında bir isteği vardır:

> "*Efendi-i mumaileyh dahi saatin şekl ü kıyâfetini ve ne sûrette idüğini mumaileyhten sorup anladıktan sonra, saatin kendi yanında olduğunu ifade etmiş ama saat sahibi bahşiş olarak üç çeyrek mecidiye vermeksizin saatine destres olamamış.*"[721]

Diyojen, bu davranışından ötürü Hüseyin Hâkî Efendi'yi yerden yere vurur ve bir adama, doğruluk ettiği için mükâfât vermenin en büyük hakaret olduğunu söyler. Memurların, küçücük bir şeyden, bu şekilde büyük faydalar sağlamaya çalışmasını eleştiren gazete, bu tip durumlarda bahşişin kesinlikle verilmemesi gerektiğini belirtir. Yapılması gereken tek şey ise durumu, bâb-ı zabtiyeye arz etmektir.

Hüseyin Hâkî Efendi, bir süre sonra Şirket-i Hayriye'den istifa etmek mecburiyetinde kalır. Onun yokluğuna sevinenleri eleştiren bir cümle ise *Hayâl*'de görülür: "*Şirket-i Hayriye müşterileri Hüseyin Efendi'nin elinden kurtulduk diye sevinirlerken, daha müşkül bir hâle dûçâr olacaklarını anlayacaklar.*"[722] Hüseyin Hâkî Efendi'nin on bir aylık yokluğunda[723], Şirket-i Hayriye idarecilerinin yaptığı "hayırlı ve yararlı" işler hakkında bilgi veren bir yazı, yine *Hayâl*'de neşredilir. Bu "hayırlı" işlerden biri, kaptanla konuşmanın yasak olduğunu belirten levhaların asılmasıdır: "*Birkaç şık beyi kaptanlar ile musâhebetten men' zımnında 'Kaptan ile*

---

[721] **Diyojen,** nr. 119, 18 Mayıs 1872, (6 Mayıs 1288), s. 3-4.
[722] **Hayâl,** nr. 74, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 2-3.
[723] "(…) *yönetim kurulu başkanı Rauf Paşa, Hâkî Bey'i istifaya mecbur ediyor ve yerine eski müdür Hilmi Bey getiriliyor. Ne ki üç ay içinde pay senetlerinin değeri 60 liradan 20 liraya düşüyor. Hâkî Bey'in tekrar göreve gelmesi isteniyor fakat o kabul etmiyor. Ancak Sadrazam Ali Paşa ve Yusuf Kamil Paşaların ısrarları sonucu on bir ay sonra görevi yeniden kabul etti.*" Tevfik Çavdar, "Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriye)", **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, ODTÜ, Ank., 1981, s. 175.

musahebet memnudur.' ibareli levhalar ta'lîkı."[724] Burada dikkati çeken ise kaptanları konuşturan kişilerin "şık" beyler olduğunun özellikle belirtilmesidir. Levhalar asılarak belirtilen ve yasaklanan bir diğer husus ise uyumaktır. Vapurlarda tavla oynamak yasaklanmazken, uyumak yasaklanmıştır. *Hayâl* gazetesi bu kuralın çok "tuhaf" olduğunu düşünür ve sorar: "*Merak bu ya, ben ekseriya gözlerimi kapar da öyle otururum. Acaba uyuyanlardan cezâ-yı nakdî de alıyorlar mı?*"[725] Bunun yanı sıra, *Hayâl,* Anadolu ve Rumeli ayrımının kolaylıkla yapılabilmesi için vapurlara çekilen bayrakların, kafa karıştırmaktan başka bir şey yapmadığını da savunur[726]:

> "*Rumeli ve Anadolu iskelelerine iki taraflı uğrayan vapurlar hakkında herkesin zihnini teşviş için Anadolu tarafına kırmızı ve Rumeli tarafına yeşil olarak vapur direklerine bayrak keşîdesi.*"[727]

Şirket-i Hayriye, kafa karıştırmakla kalmayıp, kendi içindeki tutarsızlıkları ile de gündeme gelir. *Hayâl*, bu durumla alay etmek için, yapılan "hayırlı" işlere şunu da ekler: "*İlanlarda büyük ve yürek vapurlar tahsîs olunarak, yerlerine çürük ve tembel vapurların icrâ-yı sefer etmeleri.*"[728] Yeni idareyle beraber, ücretlere zam da yapılmıştır.[729] Ancak, bunun nedeni, Şirket-i Hayriye nâmını ebedî kılmaktır:

---

[724] **Hayâl,** nr. 91, 19 Ağustos 1874, (7 Ağustos 1290), s. 2.
[725] **Hayâl,** a.y.
[726] Dönemin ciddi gazetelerinden olan Basiret'te yazan Ali Efendi ise bu bayrakların çok işe yaradığını belirterek Şirket-i Hayriye'ye teşekkür eder: "*Şirket-i Hayriyenin Rumeli ve Anadolu tarafına işlettiği vapurları, yolcuların bilmesi için bundan birkaç sene mukaddem vapurların uğrayacakları iskelelerin isimlerini havi davlumbazları üzerine birer levha talik olundu. Bunların Rumeli tarafına gideni siyah, Anadolu tarafına işleyeni kırmızı mürekkep ile yazılmıştı. İşte levhaların icat ve talikinden evvel vapurları bulmak için çekilen sıkıntıları işbu levhalar bir dereceye kadar tahfif ve tadil ettiyse de okuması olmayanlar bunun kaidesinden mahrum olarak ekser kesân Rumeli tarafına gidecek iken Anadolu vapuruna biner ve bazıları Anadolu yakasına gidecek iken yanlışlıkla Rumeli tarafına giden vapura girer idi. Şimdi işbu kırmızı yeşil bayraklar, bu yanlışlığa dahi meydan bırakmayacaktır. Çünkü Rumeli tarafına gidecek adam okuması olmasa dahi baş direğinde yeşil bayrak asılı olan vapura biner. Anadolu tarafına gidecek adam baş direğinde kırmızı sancak olan vapura biner. Bunun için şirkete lisân-ı umûmdan teşekkür olunsa lâyıktır.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 308.
[727] **Hayâl,** a.y.
[728] **Hayâl,** a.y.
[729] "*Şirketin 1874'te yolcu taşıma ücretlerine yaptığı zam, önceki yıllarla mukayese edildiğinde fiyat artışlarındaki orantıyı da tespit etme imkanı ortaya çıkmaktadır. Örneğin, 1861 yılında Şirket-i Hayriye yolcu tarifesine göre, Dersaadet'ten (İstanbul) Kandilli'ye gidecek olan bir şahsın, uşağı ile*

"*Şirket-i Hayriye nâmının ibkâsı zımnında kömür fiyatının yükselmesi ser-riştesiyle ücretlere zam olunacağı.*"[730] İdarenin asma gereği duyduğu bir başka levha ise zaten senelerdir herkes tarafında yeri bilinen, köprüdeki Üsküdar vapurları mahallidir. *Hayâl*, diğerleri gibi, bu levhayı da gereksiz görür: "*Yirmi senedir herkesçe malum olan köprüde Üsküdar vapurları mahalline celî yazılı levha taliki.*"[731] Gazete tarafından gereksiz bulunan bir başka yenilik ise zaten dar olan kadınlar bölümüne bir tente daha germektir: "*Kadınlar mahallerinin zaten zıyyık olmasından dolayı bir daha tente gerilmesi.*"[732] Bir diğer yenilik ise varlık içinde yokluk çekmektir; yani şirketin elinde vapur olmasına karşın hâlâ aza kanaat etmesidir: "*Şirketin beş altı vapuru mevcûd iken hâlâ tasarruf için iskelelere az vapur uğratılarak tahammülünden ziyade müşteri almaları.*"[733] Kısacası *Hayâl,* Şirket-i Hayriye'nin yeni idaresinden, "gereksiz" yeniliklerinden memnun değildir. Bu memnuniyetsizliğini de mizahî bir dille ifade etmiştir.

İdarenin ortaya koyduğu bu yenilikleri "gereksiz" bulan sadece *Hayâl* gazetesi değildir. *Latife* de özellikle, yasak olan durumları belirtmek için asılan levhaların "fuzûlî" olduğu görüşündedir:

> "*Bundan başka birtakım fuzûlî masraflar olunarak tahtalar üzerine kaptan ile musâhebet etmek veyahut kamarada uyumak memnudur gibi türrehât yazdırmanın ne manası var? Acaba vapurlarda bulunan memurlar bu hizmeti deruhte edemezler mi? Yok eğer ahali tahta parçasına itaat eder de*

---

birlikte aylık olarak iki yüz elli kuruş ödemesi gerekmekteydi. Daha uzak iskelelerde ise bu ücret üç yüz elli kuruşa kadar yükselmekteydi. 1874'te yapılan zamlardan sonra aylık taşıma ücretinin bir İstanbul beyzadesine biraz daha fazlaya mal olacağı aşikardır. Çünkü yolculuk güzergahında taşıma ücreti yirmi para daha zamlı yapılmaya başlanmıştı. Uşağı ile birlikte gidiş geliş ücreti iki kuruş daha zamlı yapıldığından, ayda altmış kuruş daha fazla ödemek durumundaydı. Bu durum İstanbul beyzadesinin uşağı ile birlikte Asitane (İstanbul Merkezi)den diğer iskelelere yaptığı üç yüz elli kuruşluk taşıma masrafını dört yüz on kuruşa yükseltmekteydi." Mehmet Yavuz Erler, "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875)", **Osmanlı Araştırmaları,** XXI, 2001, s. 78.

[730] **Hayâl,** a.y.

[731] **Hayâl,** a.y.

[732] **Hayâl,** a.y.

[733] **Hayâl,** a.y.

memurları dinlemez ise ona diyeceğimiz yok. Hem o hâlde o memurun ne lüzumu var?"[734]

Latife'nin Şirket-i Hayriye'nin bu yeniliklerinden bahsederken "türrehât" kelimesini kullanması ilgi çekicidir. "Saçma sapan sözler" manasına gelen kelime, gazete tarafından, vapurlara asılan levhaların üzerindeki cümleler için layık görülmüştür. Böylelikle, halkın ve gazetelerin nazarında, yeniliklerin nasıl görüldüğü de anlaşılmış olur. Halk ise bütün bu asılan levhaları görmezlikten gelmektedir:

"*Kamarada müşteri ile kamarot*

-Hey bana baksana. Kalk diyorum, işitmiyor musun?

- Ey bırak sen de bir parça uyuyacağım.

–Koca levhayı görmüyor musun? Kamarada uyumak memnudur.

– Ben ne bileyim. Levhayı nereden göreceğim. A budala, gözüm kapalı uyuyorum. Levhayı nereden göreyim?"[735]

İstanbullular, rahatlarını düşündükleri için, bu levhaları görmek istememekte ve uyumaya, her şeye rağmen devam etmektedirler. Kaptanlarsa, kimi zaman bu levhaları lehlerine kullanmakta ve birçok olumsuz durumdan böylelikle kurtulmaktadır:

"*Şirket vapurunda kaptan ile alacaklı*

Alacaklı- Bana baksanıza kaptan! Şu borcunuzu kerem eder misiniz? Hayli de oldu!

Kaptan- Kör müsün? Koca levhayı görmüyor musun? Kaptan ile musahebet etmek memnudur."[736]

---

[734] **Latife,** nr. 3, 19 Ağustos 1874, (7 Ağustos 1290), s. 1.
[735] **Latife,** nr. 3, 19 Ağustos 1874, (7 Ağustos 1290), s. 3-4.
[736] **Latife,** nr. 4, 22 Ağustos 1874, (10 Ağustos 1290), s. 2.

Vapurlara asılan bütün bu levhalar hakkında yapılmış en başarılı nükte olan yukarıdaki diyalog, mizah gazetelerinin bu yenilikleri, nasıl alayla karşıladığını göstermesi açısından önem taşır.

Vapur kamaralarında yatıp uyuyanlar için yapılmış bir başka nükte ise *Tiyatro* gazetesinde yer alır. Tramvay beygirleriyle vapur kamaraları arasında bir ilişki kuran bu nükte de ilgi çekicidir:

> "*Muhâverât*
>
> - *Lakin şu tramvay beygirlerine pek ziyâde eziyet çektiriyorlar.*
> – *Yine ne oldu?*
> – *Geçen gün bir beygir sokağın orta yerine upuzun yatıverdi.*
> – *Öyle ise o beygirleri Boğaziçi vapurlarının kamaralarında işletmeli!*"[737]

Upuzun yatmak dendiğinde, İstanbulluların aklına hemen vapur kamaralarının gelmesi, o dönem vapurlarında, bu durumun ne kadar sık görüldüğüne dair bir fikir verebilir.

İdarecilerin koyduğu yasaklarla ilgili, bir başka nükte ise *Latife*'nin 15 Ekim 1874 tarihli nüshasında karşımıza çıkar:

> "*Şirket-i Hayriye idaresi tarafından zîr-i hükûmetinde bulunan vapur kamaralarında yatılması evvelce men' edilmiş idiyse de bu kere Ramazan münasebetiyle, yatmak isteyenlerin tûlü, mevki memurları tarafından ölçülüp, kaç insan enine müsavi gelir ise o nisbette mevki parası alınarak ruhsat-ı şâyân buyurulmuştur.*"[738]

Gazeteye göre, Ramazan ayı boyunca uyumak isteyenlerin boyu, mevki memurları tarafından tek tek ölçülecek ve bu ölçü nispetinde yolculardan para alınacaktır.

---

[737] **Tiyatro,** nr. 46, 5 Eylül 1874, (24 Ağustos 1290), s. 3.
[738] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 5 Ramazan 1291, 3 Teşrinievvel 1290, s. 1.

Latife, bu haberi gerçekmiş gibi okuyucularına aktararak, bir ince alay örneği ortaya koyar.

Şirket-i Hayriye'nin, itibarını her daim arttıran Hüseyin Hâki Efendi, daha sonra idare heyetine girmek suretiyle, bu kuruluşa dönecektir.[739] Ancak, bazı gazetelere göre, şirketin eski idarecileri ile yeni idarecileri arasında bir fark yoktur. *Letâif-i Âsâr, Zâmâne Gülünecekleri* başlığıyla verdiği ve gülünmesi gereken şeyleri sıraladığı yazıda, bu konuya değinir: "*Şirket-i Hayriye idâre-i sâbıkasıyla, cedîdesi beyninde fark görenler.*"[740] gülünecek insanlardır.

Şirket-i Hayriye idarecilerinin, vapur içerisine levhalar asmak suretiyle çeşitli davranışları yasaklaması, gazetelerin diline dolanmış ve bu hususta pek çok mizahi yazı neşredilmiştir. Bunlardan biri de *Hayâl*'in 1 Temmuz 1875 tarihli nüshasında karşımıza çıkar:

> "*Vapurun içinde yatmayacaksınız, uyumayacaksınız, ayakta duracaksınız diyorlar. Herkes terbiyeli maymun gibi ya oturduğu yerde gözlerini bir yere dikip donmuş gibi duruyor yahud uyku basar da memurlardan bir söz işitirim korkusuyla (iskemle bulamadığından değil ha) oturamayıp asılmış gibi ayakta kalıyor.*"[741]

Özellikle, bu cümlelerdeki "terbiyeli maymun" benzetmesi, gazetenin ince alay konusundaki başarısını da gösterir. Şirket-i Hayriye, tuhaf kurallarıyla, insanları

---

[739] "*(...) asılsız dedikodular nedeniyle Hüseyin Hâkî Efendi istifa etmek zorunda kaldı ve yerine ikinci kez Ali Hilmi Efendi getirildi. Yeni müdürün gelmesinin kısa bir süre sonrasında, şirketin itibarıyla birlikte hisse senetlerinin de değeri neredeyse tabana indi. Hüseyin Hâkî Efendi yeniden görevine çağrıldı. Hüseyin Hâkî Efendi önceleri bunu kesinlikle reddetmesine rağmen şirketin itibarını geri almak için idare heyetine girmeyi kabul etti ve çok zor şartlarda toparlanmayı sağladı. Ali Hilmi Bey, ölene kadar müdürlük görevinde kaldı ve öldükten sonra bu görevi tekrar Hüseyin Hâkî Efendi üstlendi. Ancak, Şirket-i Hayriye için çok gayret göstermiş, son derece prensipli ve becerikli olan bu müdür 1894'te hastalanarak 1895'te öldü. (1911'de hizmete konulan 69 nolu vapura onun ismi verildi.*" Ahmet Güleryüz, Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 14-15.

[740] **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 24 Mart 1875, 12 Mart 1291, 15 Safer 1292, s. 115-116.

[741] **Hayâl,** nr. 163, 1 Temmuz 1875, (19 Haziran 1291), s. 1.

maymuna çevirmiştir. Mizah gazeteleri de bu "tuhaf" kuralları nükte malzemesi yaparak alay etmeye devam etmiştir.

Hüseyin Hâkî Efendi'nin istifasından sonra müdür olan Ali Hilmi Efendi[742] de dönem gazetelerinin eleştiri oklarına maruz kalmıştır. *Hayâl* gazetesinin 7 Ağustos 1875 tarihli nüshasında neşredilen *Boynumu Büker de Mahzun Mahzun Seyrederim* başlıklı yazıda, Ali Hilmi Efendi'nin verdiği emir dolayısıyla oluşan durum, gazete tarafından mahzun mahzun seyredilmektedir:

> "*Şirket-i Hayriye müdürü izzetlü Ali Hilmi Efendi tarafından vapur kaptanlarına îlândan hâric olarak beş dakika evvel ve sonra hareket etmesi için emr vermesine.*"[743]

Cümlenin sonuna başlıktaki "Boynumu büker de mahzun mahzun seyrederim." ifadesini getirdiğimizde, anlatılmak istenen ortaya çıkar. İlanlarda yazan saatle, kaptanlara emredilenin farklı olması Şirket-i Hayriye'nin bir başka tutarsızlığıdır.

---

[742] Ali Hilmi Efendi, aslında şirketin ilk müdürüdür. Hüseyin Hâkî Efendi'nin istifasından sonra tekrar müdürlüğe getirilmiştir. Kendisinin Şirket-i Hayriye'ye katılması şu şekilde gelişmiştir: "*O devirde bazı Ermeni ve Rum azınlıklar kendi namlarına veya yabancılarla ortak olarak Marmara, Karadeniz ve Akdeniz limanları arasında yolcu ve yük taşıyan yelkenli ve buharlı gemi işletmekte idiler. Galata ve Karaköy'de acentalar teşkil etmişler ve bu işten maada yük ve yolcu komisyonculuğu yapmakta idiler. Fakat bunlar devletin baş olarak göründüğü bu işi üzerlerine almaya yanaşmıyorlardı. Devletin tarife ve ücretlere müdahelesinden çekiniyorlardı. Açıkçası şirket bu işi alışılmış olan iltizama dahi verememek durumuna girmişti. Nihayet iki Ermeni vapur acentası sahibi bu işe talip oldu. 17 Cemaziyelahir 1268 tarihinde yapılan bir mukavelename ile şirketin yönetimi Osmanlı tebasından Hoca Mıgırdıç ve Agop Bilezikciyan kardeşler ile Antuan Kalçiar'ın firmasına verildi. İhale bedeli 2.100 kese idi ve vadesi altı yıldı. Fakat aradan bir yıl geçmeden Bilezikciyan kardeşler bu işi beceremeyeceklerini anlayarak, işi bırakmışlar ve iş bu defa Resimci Mıgırdıç adında bir başka Ermeni vatandaşa havale edilmiştir. Fakat bu kişi de işi kısa zamanda bırakır. Bunun üzerine şirketin otuz hissedardan mürekkep temsili heyeti toplanarak durumu müzakere eder ve Ali Hilmi Bey isminde bir tüccarı, taşıdığı bu sıfat dolayısıyla işe ehil görür ve müdür tayin eder. Hilmi Bey 1281 yılında serasker olan meşhur Ağa Hasan Paşa'nın kölesi olduğu halde kısa zamanda çiftliğin kâhyâsı olmuş, Türkçe ve Rumca okuyup yazmayı iyice öğrenmiş ve İstanbul'a gelerek burada ticaret yapmaya başlamıştır. Bu arada Şirket-i Hayriye'ye hissedâr olmuştur.*" Haydar Kazgan, **Galata Bankerleri,** Cilt I, Orion Yayınevi, Ankara, 2005, s. 35.

[743] **Hayâl,** nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

3.1.1.3.2 Memurlar

Memurlar hakkında bilgi vermeden önce, Derûn-ı Köprü kumpanyasının görevlileri ile Şirket-i Hayriye mensuplarını karşılaştırarak, ortak ve ayrılan yanlarını ortaya koymak gerekir. Şirket-i Hayriye'nin vurdumduymaz, umursamaz, kayıtsız ve ilgisiz memurlarıyla, Derûn-ı Köprü idaresinin müşterilere kötü muamelede bulunan, hatta dayak bile atabilen memurları arasında çok fark olmadığını söyleyebiliriz. Ancak, Şirket-i Hayriye memurlarından daha çok şikâyet geliyor olacak ki ilk dönem mizah gazetelerinde, Derûn-ı Köprü idaresinin memurlarına daha az yer verilmiştir.

Şirket-i Hayriye yolcularını rahatsız eden konulardan biri, köprüden vapura binmek istedikleri sırada, pazar kayıklarına mal taşıyan hamalların yüzünden zorluk çekmeleridir. Vapura giden başka bir yolun olup olmadığı ise merak konusudur:

> "*(Suâl-i Diyojen) Akşamları köprüden vapura girenler, pazar kayıklarına eşya nakl eden hamalların kesretinden 'Yahu vapura girecek başka yol yok mu?' derler mi, demezler mi?*
> *(Cevâb-ı Letâif) Bu suâl eğer Şirket memurlarına edilecekse bîhûde ağzını yormaz; hamallara söyleyecek ise hak verilmez; bize sorarsa ömrünün uzunluğuna dua etsin de demir köprünün itmâmında bakalım belki başka bir yer bulunur.*"[744]

Burada dikkati çeken nokta ise yolcuların, Şirket-i Hayriye memurlarına soru sorma ihtiyacı duymamasıdır. Soru karşısında ya cevap alamayacaklar ya da ilgisiz ve kayıtsız memurlarla tartışacaklardır. Bu yüzden İstanbullular, kendilerini önemsemeyen Şirket-i Hayriye memurlarını, aynı şekilde kâle almazlar.

Şirket-i Hayriye'nin tutarsız memurlarına ilişkin bir yazı ise 16 Ağustos 1871 tarihli *Diyojen* nüshasında neşredilir. Belirtilene göre, Şirket-i Hayriye, geceleyin İstanbul'dan Boğaziçi'ne eğlenmeye gitmek isteyenler için özel bir vapur tahsis

---

[744] **Letâif-i Âsâr,** nr. 29, 30 Mayıs 1871, 10 Rebiülevvel 1288, 18 Mayıs 1287, s. 1-3.

etmiştir ve bunu ilanlarla halka duyurmuştur. 21 numaralı vapur, saat dörtte İstanbulluları köprüden alıp, her iskeleye uğrayarak, geri dönmek üzere hareket eder. Bu eğlence için de her kişiden, bir çeyrek mecidiye alınır; fakat iş beklenildiği gibi sonlanmaz:

> "*Her taraftan ve ekserî İstanbul'dan birçok müşteri binip ve bu ilanı görenlerden akşamdan orada kalıp vapura binenler, vakt-i muayyeninde avdetle Üsküdar'a geldiklerinde vapur orada kalıp, köprüye gitmeyeceği katiyen beyân olunur. Müşteriler pusulayı şaşırır ve herkes bu kumpanya memurları ricâ anlamayacağını bildiklerinden bî-hûde o tekellüfe düşmeyip gittiler. Yine sığınacak birer mahal tedarikine düşerler.*"[745]

Vapur yolcularından sadece bir ecnebi ihtiyar kadın, gideceği yeri olmadığı için, Şirket-i Hayriye memurlarından vapurda gecelemeyi talep eder. Memurlarsa ihtiyarı 'İşine git.' diyerek defederler. *Diyojen*, memurların korkusuzluğuna şaşar; çünkü bütün bu olumsuzlukların, şirket müdürü Hüseyin Hâkî Efendi tarafından işitilecek olması, onları nedense korkutmamaktadır. *Diyojen* ise bunu bir türlü anlayamaz. Mizah gazetelerinden anlaşıldığı kadarıyla, Şirket-i Hayriye'nin başındaki müdür, ne kadar disiplinli olsa da memurlar ve çalışanlar ilgisiz olduğundan, bütün bu sorunlar yaşanmaktadır.[746]

Letâif-i Âsâr'a göre, kural tanımaz memurlar, kafalarına göre iş yapmakta ve hiçbir şeye aldırmamaktadır:

---

[745] **Diyojen,** nr. 41, 16 Ağustos 1871, (4 Ağustos 1287), s. 3-4.

[746] Hüseyin Hâkî Efendi'nin ne kadar disiplinli olduğu hakkında başka kaynaklarda da bilgiler mevcuttur: "*Avrupa'dan henüz dönmüş olan Hüseyin Hâkî Efendi, müdürlüğe getirildikten pek kısa bir süre sonra nüfuz ve iktidarını göstermeye başladı. Önce yeni bir idare heyeti kurdu. Reisliğine de Beyrut ve Şam eyaletleri âşır vergisi mültezimi Mısırlı Andon Bey'i getirdi. İlk düzenlemesi de muhasebe kayıtlarını elden geçirip 'usulü muzaaf' denen çift defter tutma usulünü getirmek oldu. Yeni kontrol sistemleriyle suiistimaller önlenecekti.*" Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye,** İletişim Yay., İstanbul, 1994, s. 41.

“*Her ne kadar gazeteler ile saat ondan sonra vapurlara yük kabul olunmayacağı ilan olunmuş ise de bu ilanâtın icrâsına şirket memurları tarafından asla havâle-i sem' ü itibar olunmaz.*”[747]

Şirket memurlarının başıboşluğu ve rahatlığı hakkında bilgi aldığımız bu cümle, Şirket-i Hayriye'nin o dönem için disiplinden yoksun bir kurum olduğunu gözler önüne serer.

Derûn-ı Köprü vapurlarında seyahat eden yolcuların rahatsız oldukları insanlar arasında memurlar yer almaktadır. Gazetelerden anlaşıldığına göre, müşteriler kimi zaman bu görevlilerin kötü muamelesine maruz kalabilmekte, hatta dayak bile yemektedirler: “*Eyüp vapurları idaresi tarafından memurlara, çımacılara ba'demâ yolcuları döğüp söğmemeleri emr u tenbîh olunduğu mesmûâttandır.*”[748] Her ne kadar, idarenin bu konuda bir uyarısı olmuşsa da, o dönemde böyle olumsuzlukların yaşanabildiğini, ancak bu tip gazetelerden öğrenebilmekteyiz.

Vapura binerken acele etmek gerektiği gibi, çıkarken de hızlı olmak gerekir. Yoksa vapurun içinde mahsur kalıp, kişinin geldiği iskeleye geri dönmesi söz konusu olabilir. 4 Şubat 1874 tarihli *Hayâl* gazetesinde yer alan, vapur içerisinde kalıp iskeleye inemeyen bir kişinin nasihatleri ise dikkat çekicidir:

“*İşbu ifâdeden murâdım, şirketten şikâyet değil. Ancak halka bir nasihattir. Vapurlarda basîret üzere bulunup da denize düşeceğim filan demeyip, vapurdan bir ayak evvel çıkmanın kolayına bakarak, tekrar bindiği iskeleye avdet etmesinler. İşin şurasına esef ederim ki, Üsküdar ahalisini, araba vapuruna kurbanlık koyun doldurur gibi doldurup Salacak'a çıkaracağız diyorlar. Harem iskelesine çıkarıyorlar ve bazen oraya da çıkarmayıp geriye getiriyorlar, azarlıyorlar. Koyun gibi haydi, yallah baştan, kıçtan! Ey! Sarıklı, asker ağası! Delikanlı! Bilmem ne filan diyerek, hayvânâta sezâ*

[747] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.
[748] **Diyojen,** nr. 96, 28 Şubat 1872, (16 Şubat 1287), s. 2.

birtakım muamele-i zecriye ediyorlar. Hangi birini yazayım. Acaba Şirket bizi hayvan mı sanıyor."[749]

Şirket memurları tarafından sürekli azarlanmak ve "hayvan" muamelesi görmek, yolcuların ağırına gider. Üstelik memurların bir dediği diğerini tutmamakta ve baştan savma iş görmektedirler. Bu durum ise kalitesiz bir seyahate neden olur. Müşteriler, bu davranışı hak etmediklerini düşünürler:

"*Aman efendim o mevki memurları yok mu. O vapur tayfaları yok mu. Vapur köprüdeyken bunların cümlesi kuzu gibi. Vapur hareket etti mi hepsi ... gibi oluyor da adamın üzerine atılıyorlar. Bir de mevki memuru geldi. Ocak dibinde durmak yasak olduğu cihetle, oradan baş tarafa doğru gitmemiz için bizi cebre başladı. Müşterilerin bazısını kaktı. Kimini itti. Nihâyet her birini bir tarafa dağıttı. İçlerinde bazı söyleyenlere (Sizi tezkere ile davet etmedim ya! İsterseniz buyurun dışarıya) cevâbıyla mukâbele etti. Biletçilerden ise hele hiç rahat yok. Vapurun kıçından başına, başından kıç tarafına doğru bin kere gelip geçtikçe müşterileri öyle itip kakıyorlar ki adam âdetâ pergâr gibi bulunduğu noktada dönüyor.*"[750]

Şirket-i Hayriye memurlarının müşterilere saygı duymaması, onları itip kakması, gazetelerin tepkisini çekmiş ve bu şekilde yayınların çıkmasına sebep olmuştur.

Memurlar ile yolcular arasında çıkan kavgaların sebeplerinden biri, marka meselesidir.[751] Vapura binmeden önce, memurdan bir marka alması gereken yolcunun, bu markayla birlikte, vapurun içindeki biletçiden, biletini tedarik etmesi

---

[749] **Hayâl,** nr. 27, 4 Şubat 1874, (23 Kanunusani 1289), s, 3.
[750] **Tiyatro,** nr. 25, 24 Haziran 1874, (12 Haziran 1290), s. 2-3.
[751] "*İlk biletlerde bir marka yöntemi vardı. İskeleden girenler bir marka alıp vapura binerlerdi. O zamanlar, böyle gişe yöntemi olmadığından, biletler vapurda satılırdı. Biletçi, yolcudan markayı alır ve ona göre teneke kutularda deste deste duran biletlerden verirdi. Bu biletlerde iskele ismi yoktu. Bedros Azeryan Efendi döneminden sonra marka usulü kaldırılarak, iskele isimleri yazılı uzun tipte biletler çıkarıldı.*" **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yay., İstanbul, 1994, s. 179.

gerekir. Ancak bu yolcu, ecnebi veya taşralıysa ve vapura girmeden önce marka alınması gerektiğini bilmiyorsa, o zaman işler karışır:

"*Henüz vapura binmemiş olan birtakım ecnebî ve taşralılarla, kadınlardan bazıları böyle bir usûl olduğunu bilmediklerinden marka almıyorlar. Marka memuru da ihtâr etmeyecek olursa (ekserî de etmiyor a) marka almadan vapura girip, çıktıkları iskelede vapur memurlarıyla bir arbededir kopuyor.*"[752]

Hayâl, bu konuda bütün kabahatin marka memurlarında olduğunu belirterek, Şirket-i Hayriye'nin bu hususta daha dikkatli olmasını ister.

Gazetelerde, devamlı olarak Şirket-i Hayriye memurlarından şikâyet eden yazılar neşredilse de *Meddah'*taki bir yazı, onların durumunun müşterilerden farklı olmadığını gösterir. Memurlar, kumpanyanın kendilerine karşı takındığı tavırdan son derece rahatsızdır. Onların en büyük sıkıntısı, şirketten aldıkları para cezalarıdır. Öyle ki bazen, aylıklarından fazla ceza ödemek durumunda kalabiliyorlardı:

"*-Demek istediğim şu ki kumpanya, memurlardan mâhiyyen birkaç mecidiye üste alarak öyle adam kullanmak istiyorlar.*

- *Sanki aylığınızdan para mı kesiyor?*
- *Yok efendim. Aylıktan kesmiyor. Aylığı alıkoyduktan başka, üste para almak istiyor.*
- *Eğlenecek miyiz, yoksa lakırdı mı edeceğiz?*
- *Senin anlayacağın, şuraya memur yazılalı sekiz gün oldu. Tamam, dokuz mecidiye cezâ-yı nakdî verdik.*
- *Elbette bir kabahatin olmalı ki senden cezâ-yı nakdî almışlar.*
- *Ben kabahatimi bilemiyorum. Yalnız eğri yattın bir mecidiye ver. Bugün ters kalkmışsın iki çeyrek ver gibi saçma şeylerle para alıyor.*

---

[752] **Hayâl,** nr. 108, 17 Ekim 1874, (5 Teşrinievvel 1290), s. 2.

– Öyle ise tuhaf."[753]

Böylelikle, ilk defa bir mizah gazetesi, madalyonun öbür yüzüne bakmayı denemiş ve vapur memurlarının çektiği sıkıntıyı dile getirmiş olur. Dolayısıyla, *Meddah*'ın neşrettiği bu yazı önem taşımaktadır. Üstelik, *Meddah* ileriki sayılarında, mizah yollu da olsa, şu cümleleri kurma gereği duyacaktır:

"*Bana bir daha şirket aleyhine olarak bir şey gönderir iseniz ihtâr ederim ki kabul etmeyeceğim. Zîrâ, istirahatimizi kendüye en birinci vazîfe edindiği (memurlarının ifâdesinden anlaşılan) şirket aleyhinde bir şey söylemek hem ayıptır, hem günah…*"[754]

"Aynen Varaka" başlığı altında verilen ve Şirket-i Hayriye'den olumsuz ifadelerle bahseden bir mektuba verilmiş olan bu cevap, düşündürücüdür. Şayet mektup, yine gazete tarafından kaleme alınmışsa, o zaman ortada alayın ve mizahın yer aldığını söyleyebiliriz.

Tiyatro gazetesinde neşredilen bir yazıda ise memurların durumundan yola çıkılarak, Şirket-i Hayriye'ye nasihat edilir: "*Fakat bazı memurlarının sertçe tavır etmeleri ahâlinin gücüne gidiyor. Kuzum! Para alan adamın yüzü yumuşak gerek.*"[755] Burada yine memurların tavırlarına, davranışlarına değinilerek, onların ne kadar kaba oldukları vurgulanmaya çalışılır; çünkü onlar, müşterilere gereken değeri vermezler. Sorulan soruları da cevapsız bırakırlar: "*Şirket-i Hayriye kaptanlarıyla memurlarından bazılarına bir şey sormak lâzım gelir ise cevap alınamıyor. Niçin?*"[756] Müşterilere insandan çok, "hayvan" muamelesi yapan bu görevliler, dolayısıyla eleştirilerden nasiplerini alırlar. Gazeteler, memurların davranışlarının değişeceğine ise inanmamaktadır: "*Şirket-i Hayriye vapurlarının hademelerinin*

---

[753] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.
[754] **Meddah,** nr. 4, 3 Mart 1875, (25 Muharrem 1292), s. 2-3.
[755] **Tiyatro,** nr. 85, 9 Nisan 1875, (15 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.
[756] **Meddah,** nr. 30, 5 Temmuz 1875, (1 Cemaziyelahir 1292), s. 3.

bazıları müşterileri tekdîr etmekten vazgeçmeyecek."[757] Yolcuların gücüne giden bir başka şey ise vapurlardaki kanepelere oturamamaktır; çünkü memurlar, bu kanepelere müşteriler yerine, çıma ve varilleri layık görmüştür:

> "*Şirket-i Hayriye vapurlarının ihdâs olunması mahzâ büyük çıma ve variller ve bu gibi mevâddın kemâl derece istirahat ve muhâfazası için olduğu cihetle, mevâd u eşyâ-yı mezbûrenin müşkil tahsil olunan kanepeler üzerlerinde rahat ettirilmesi ve âdî hamûle makamında tutulan gayr-ı mevki yolcuları ayak üstünde bulundurulmalarına pek ziyâde dikkat olunarak, keyfiyet şirketin netîce-i hayriyesine varmaktadır.*"[758]

Burada gazetenin Şirket-i Hayriye'nin yolculara bakış açısını yorumlarken, "âdî hamûle" terkibini kullanması dikkat çeker. Gazeteye göre, idare tarafından "âdî gemi yükü" olarak görülen yolcular, çıma ve variller kadar değere sahip değildir.

3.1.1.3.3 Dümenciler

1870'li yılların vapurlarında, kaptan yahut dümenciler, yolcularla yakın ilişki içerisinde idiler. Vapurun küçüklüğü ve bu kişilerin görev yerlerinin yolculara yakın olması, bu ilişkinin sebeplerindendir. Şirket-i Hayriye'nin Üsküdar vapurlarına dair ortaya atılan bir iddia, o dönemin gazetelerinde bir süre gündemde kalmıştır. İddiaya göre, Üsküdar'a işleyen 13 numaralı vapurun dümencisi, görevini yapmak yerine, kadınlarla vapur içerisinde vakit geçirmekte ve uygunsuz hareketlerde bulunmaktadır. Vapurdaki görevi kaptan kadar önemli olan dümencinin işini yapmayıp kadınlarla ilgilenmesi, beraberinde büyük tehlikeleri de getirir.[759] İddiaya göre, bu dümenci namuslu kadınlara bile musallat olmuş ve onları rahatsız etmiştir:

---

[757] **Hayâl,** nr. 177, 3 Ağustos 1875, (22 Temmuz 1291), s. 3.
[758] **Latife,** nr. 39, 6 Ekim 1875, 13 Ramazan 1292, 24 Eylül 1291, s. 2-3.
[759] Dümencinin görevinin ne olduğu ve öneminden bahseden bir yazı ise dönemin ciddî gazetelerinden olan Basiret'te görülür: "*Dümenciye gelince, malumdur ki vapurun dizgini dümencinin elinde olup, dümenci vapuru istediği tarafa çevirir. Dümencilik zahirde ehemmiyetsiz gibi görünürse de hakikatte öyle olmayıp, onun dahi bulunduğu işte mahareti vaciptir. Aksi hâlinde maazallah kaptanın bile def'ine muktedir olamayacağı kazalar zuhurunu müeddidir. Dümencilerin sanatta mahareti lâzım*

"Üsküdar'a işleyen on üç numaralı vapurun dümencisi gayet süslü görünmekte ve kendisi yakışıklı olup tab'an dahi mâil-i fesâd olduğu cihetle bazı kendine uygun kadınlarla mercimeği fırına vermeye kanaat etmeyip ehl-i ırz hanımlara da tasallut etmeye kadar işi azıtmış ve hatta bazı, vapur hareket ettiği hâlde bile dümenci kendinden bîhâber ve muhabbet deryasına dalmış olduğundan, bir vakitler kaptanın işaretini göremediğinden, güç hâl ile aklı başına getirildiğini ve daha mübalağa olunarak vapurun yalıların üzerine kadar çıkma derecesine vardığından şikâyeti ve araba vapurunda erkek kadın karmakarış gezdiğinden rivâyeti hâvî Üsküdar sâkinelerinden bir hanım tarafından imzâlı ve mühürlü bir mektup aldık."[760]

1870'li yılların İstanbul vapurlarında, kimi zaman ahlâka aykırı hareketlerde bulunan görevliler, İstanbulluların canını sıkmaktadır. Bu şekilde, gazetelere mektup yazarak dertlerine çare aramaya çalışan kadınlarsa, Şirket-i Hayriye vapurlarında güvenle seyahat edememekten yakınırlar.[761] On üç numaralı Üsküdar vapurunun dümencisi ise gazetede kendisi hakkında yazılmış bu mektubu okur ve yazılanların tamamen

---

olduğu gibi, bulunduğu mevkide yalnız idare ile meşgul olup hariçten bir şey ile meşgul olmaması dahi pek muktezidir. Çünkü diğer bir şey ile meşgul olduğu halde maazallah bir büyük kazanın zuhuruna sebebiyet verir." Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 308-309.

[760] **Diyojen,** nr. 26, 28 Haziran 1871, (16 Haziran 1287), s. 3.

[761] Üsküdar vapurunun dümencisi tarafından rahatsız edilen kadınlardan bahsedilen bu mektup, dönemin ciddi gazetelerine de konu olmuş ve kadınların vapur içinde bile rahat edemediklerinden yakınılmıştır. Yukarıda bahsedilen mektupta anlatılanlara benzer bir olaya Basiretçi Ali Efendi de şahit olmuştur: "*Geçen gün Kabataş'tan vapura bindim. Pek kalabalık olduğu cihetle izdihamdan rahatsız olacağımı anlayarak, mevkie çıktım. Birkaç efendi eğilip eğilip tente altından kadınların bulunduğu mahalle bakarlar idi. Ben suizanda bulundum doğrusu. Bunlar bizce mübah olan ol denâet-i ma'lûmeyi irtikâp ediyorlar zanneyledim. Biraz vakit sabr u sükût ettikten sonra, artık sabrım kalmayıp:- Canım efendiler, şu kadınlar sizin haremleriniz olsa ve kendilerini böyle temaşa etseler nefsiniz razı olur mu? Nefsiniz için tecviz etmediğiniz bir şeyi gayra niçin tecviz ediyorsunuz? Dedim. Bunlar bozuldular. – Hayır efendi, biz de sizin fikrinizdeyiz. Lâkin siz de bakınız ne görürsünüz? Dediler. Merak ettim baktım. Haniya bir vakit hanımın birisi Diyojen'e bir varaka göndermiş ve bir dümencinin hâlinden şikâyet eylemişti. İşte tente altından bakıp da gördüğüm hâl bunun aynı idi. Lâkin tafsilâtını dermeyan edemem, zira haya ederim. Canım gemilerde dümen dolabı kıçta olmak farz mıdır? Yoksa kaptan elini sağa sola büke büke kıça ayrıca kumanda etmek süs müdür? Vakıa hanımların bazısı ihtimal ki dümencinin kıç tarafta olmasından mustarip olmasın, lâkin her hanım bu kabilden olduğu hükmedilir mi? Her ne ise şu dümen dolapları birçok gemilerde olduğu gibi köprü üzerine ve kaptanın yanına alınsa fena mı olur? Hem kaptan, yanında bulunan dümenciye istediği gibi kumanda eder ve hem de bîçâre kadınlar bari vapur içinde olsun biraz rahat eylerler idi. İnşallah Şirket-i Hayriye ahlâk ve âdâb-ı umûmiyyenin muhafazası maksadına mübteni olan şu arzunun husulüne namus ve hamiyeti icbariyle himmet eder.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, 2001, s. 50.

iftira olduğunu belirterek kendisini aklamaya çalışır. Gazete ise kimin doğru söylediği konusunda şaşırıp kalmıştır. Bu yüzden, mektubu yazan kadına salı gününe kadar müddet verilir ve eğer söylediklerini ispatlayamazsa, "yalancı" olarak ilan edileceği belirtilir:

> "*Yirmi altı numaralı Diyojen'e on üç numaralı Üsküdar vapurunun dümencisinin sû-i harekâtına dâir bir hanım mührüyle vürûd eden varakayı hülâsaten tab' etmiş idik. Dümenci tarafından varaka-i mezkûre münderecâtının garez-i mahz, ifk-i sarîhten ibâret olduğu beyân olunuyor. Sâhibe-i varaka, iddiâ-i vâkıasının sathını isbâta muktedir olduğu halde ya kendisinin veyahut tarafından göndereceği vekîlinin işbu Salı gününe kadar matbaamıza gelmesi lâzım gelir.*"[762]

Gazete, mektubu yazan kadının matbaaya gelmemesi durumunda, bütün bunların "garazkârâne" duygularla yapıldığını, anlamış olacaklarını belirtir. Kadınsa matbaaya gelmek yerine, gazeteye bir mektup daha yazarak, dümencinin gazetecileri de kandırdığını iddia eder. Bu mektup, Diyojen'i tatmin etmez ve kadını "yalancı" ilan eder:

> "*On üç numaralı Üsküdar vapurunun dümencisinden şikâyet eden kadın ya bizzat veya vekilinin matbaaya gelmesi lüzûmunu yirmi sekiz numaralı Diyojen'le ihtâr etmiş idik. Mumaileyha, buralara yanaşmayarak, gûyâ dümenci tarafından bizim de iğfâl olunduğumuzu müştekî ve birtakım kinâyâtı hâvî bir mektup daha irsâl ile bu yolda leke-i garazdan tathîr-i dâmen etmek istemiş ise de bu mektubun dahi ifâde-i sâbıkası gibi bizce medâr-ı istinâd olamayacağı cihetle ihtârât vâkıasının maraz, garaz ve kâffe-i ifâdesinin iftirâ-yı mahz olduğu anlaşılmıştır.*"[763]

---

[762] **Diyojen,** nr. 28, 1 Temmuz 1871, (19 Haziran 1287), s. 1.
[763] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

Böylelikle, Şirket-i Hayriye ile birlikte dümenci de aklanmış ve vapurlarda ahlâka aykırı hiçbir şey olmadığı ispatlanmış olur.

3.1.1.3.4 Kaptanlar ve Çımacılar

Şirket-i Hayriye'nin kendi keyiflerine göre davranan, çoğu zaman tecrübesiz kaptanlarının karşısında, Derûn-ı Köprü'nün yine keyfî hareket eden, yolcuları mağdur eden kaptanları durmaktadır. Kaptanlar konusunda da ilk dönem mizah gazeteleri daha çok Şirket-i Hayriye üzerinde durmuştur.

Kimi zaman vapur kaptanları, keyfi davranabilmekte ve kullandıkları son vapuru, yaşadıkları semtte geceletebilmekteydiler. Kaptanın kıdemli olması dolayısıyla, son vapurun geceyi kaptanın semti olan Arnavutköyü'nde geçirmesi, *Letâif-i Âsâr*'ı rahatsız eder. Normal şartlarda ise son vapurun Vaniköyü'nde kalması gerekir. Gazete, yayımladığı mizahî nizâmnâmede, kaptanın bencilliğini Şirket-i Hayriye'nin bir kuralıymış gibi gösterir:

> "*Akşamları Anadolu'nun son vapuru, kaptanın hânesi Arnavutköyü'nde olduğundan (Şirket tasarrufa her ne kadar riayet eder ise de) mezkûr kaptanın eskiliğine riayeten, akşam Vaniköyü'nde vapur kalmayarak, kaptanı Arnavutköyü'ne getirip, sabah yine Vaniköyü'ne getirecek. Lakin, bu beş numaralı vapur kaptanına mahsus olup, diğer vapurlar olur ise Vaniköyü'nde kalacaktır.*"[764]

Şirket-i Hayriye, yolcusunu kayırmak yerine, kaptanını kayırmakta ve kıdemli olan kaptan, vapuru kendi semtinde geceletebilmektedir. Bu da idarenin disiplinden uzak oluşunun başka bir göstergesidir.

Şirket-i Hayriye kaptanlarına dair neşredilmiş metinlerden biri, *Letâif-i Âsâr*'ın, 28 Mayıs 1872 tarihli nüshasında karşımıza çıkar. Yeni alınan kaptanların

---

[764] **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 3-4.

özelliklerini öğrendikten sonra, kıyılardaki gemiler, peremeler, mavnalar için endişelenmeye başlayan gazete, onlar için Allah'a dua etmekten kendini alamaz. Gazeteye ulaşan bir habere göre, Şirket-i Hayriye yeni vapur kaptanları edinmiştir ve bu kaptanlar pek çok konuda hüner sahibidir. Öyle ki kaptanlar, hiçbir Boğaziçi tecrübesi geçirmedikleri hâlde, bundan sonra vapurları köprüye bir buçuk saatte ve diğer iskelelere ise yarım saatte yanaştıracaklarına dair söz verirler. İşte bu iddia ve söz *Letâif-i Âsâr*'ı endişelendirir ve kıyıdakiler için dua etmesini gerektirir:

> "*Cenâb-ı Hakk, Haliç-i Kostantiniyye'de lenger-endâz-ı istirahat olan tüccâr gemilerini, kumpanya vapurlarını, odun peremelerini, tuğla mavnalarını, ateş kayıklarını*[765]*, Bahçekapısı iki çiftelerini Şirket'in (yahud işbu kaptanların) nazarından esirgesin. (Amin).*"[766]

Bilindiği gibi, Boğaz'ın suları akıntılıdır ve her an yönü değişebilir bir özelliğe sahiptir. Yeni alınan bu kaptanların, hiçbir Boğaz tecrübesi edinmeden Şirket-i Hayriye'ye alınması, doğal olarak *Letâif-i Âsâr*'ı korkutmuş ve bunu dile getirmek istemiştir.[767]

Şirket-i Hayriye kaptanlarının "tuhaf" hallerine dair neşredilmiş bir yazı ise *Diyojen*'de görülür. Anadolu Hisarı iskelesinde bulunan çımacı[768], kamburluğu dolayısıyla, çımayı hemen geçiremez. Kaptan ise onu her gün azarlar ve hakaret eder.

---

[765] "*Boğaziçi'nde yangın olduğunda, tulumbalarla tulumbacı takımlarını Anadolu yakasından Rumeli yakasına, yahut Rumeli'den Anadolu yakasına, veya İstanbul'dan Üsküdar'a geçiren kayıklar ki, dört çifte, pazar kayığı büyüklüğünde, fakat daha hafif ve çok daha yollu idi. Sair zamanlarda Üsküdar ile İstanbul arasında, Üsküdar ve İstanbul'dan yukarı Boğaz'a yük ve dolmuşa adam taşırlardı.*" Reşad Ekrem Koçu, **İstanbul Ansiklopedisi,** Üçüncü Cilt, İstanbul, 1960, s. 1272.

[766] **Letâif-i Âsâr,** nr. 103, 28 Mayıs 1872, 20 Rebiülevvel 1289, 16 Mayıs 1288, s. 2.

[767] "*Şirket-i Hayriye'nin ilk kaptanlarının hemen hepsi, çoğu Rum olmak üzere gayrimüslimdi. Karava, Franoviç, Petriçeviç, Kozma, İstefanoviç, Zaharaki, Macaroviç, İngiliz olan George, Hırvat asıllı Niko bunların en tanınmışlarıydı. Keza, makinistlerin hemen hepsi de Rum ve diğer azınlıklardandı. Hiçbiri okullu değildi, hepsi de gemicilikten gelmiş, kendi kendilerini yetiştirmiş, Boğaz'ın her an yönü değişebilen akıntılı sularında tecrübe edinmiş kişilerdi.*" Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., s. 183.

[768] "*Çıma, Çımacı-Batı Türkçesine İtalyancadan gelmiş isim, 'ince halat', gemide iskelede 'çımayı kullanan'; İstanbul'da halk ağzına Şirket-i Hayriye'nin kurulması ve Boğaziçi'nde o şirket tarafından vapur iskeleleri yapılması üzerine girmiştir.*" Reşad Ekrem Koçu, **İstanbul Ansiklopedisi,** Yedinci Cild, İstanbul, 1965, s. 3905.

Sonra da sinirinden, çımacıya bir iskemle atar. Bir gün çımacı, kaptanı aynı sebeple sinirlendirince, atacak bir şey bulamayan kaptan, kendini iskeleye atmak ister. Vapur da akıntılar sayesinde iskeleye yanaşmak üzeredir. Kaptan, makineciye "paydos" kumandası verir ve iskeleye atlar. Ancak makineci, "paydos" kumandası vereceğine, ileriye hareket kumandası vermiştir ve vapur iskeleden açılmaya başlamıştır. Bu durumu gören ve iskelede eli kolu bağlı bir şey yapamayan kaptan, çımacıyı bırakarak, makineciye söğmeye başlar. Kaptanın söğmesi ve yerinde sıçraması kâr etmez ve vapur gitmeye devam eder. Vapur, güç de olsa, sonunda dümencinin ve diğer elemanların vasıtasıyla Çengelköy iskelesine yanaştırılır. Bu hikâyeyi nakleden *Diyojen*'in yazının sonundaki yorumu ise gayet dikkat çekicidir: "*Nasıl tuhaf değil mi? İnsanın işi olmamalı da şirketin bu gibi tuhaflıklarını mübeyyin bir kitap tertip etmeli. Ne revaç bulur idi?*"[769] O zamanlar böyle bir kitap neşredilmese de, ilk dönem mizah gazeteleri, bahsedilen "tuhaflıkları" aktaran bir kitap işlevi görüyordu.

Derûn-ı Köprü idaresinin tedbirlerinden biri, *Çıngıraklı Tatar* tarafından, "İdare, yelken bezinden vapur yaptı." şeklinde değerlendirilir. Vapurların iç kısımlarının, baştan aşağı bezden perdelerle kapatılması ve bu konuda aşırıya kaçılması, gazetenin bu durumu hicvetmesine sebep olmuştur. Bezlerle kaplanmış daireler, mevkiler o kadar rahatsızlık vermiştir ki *Çıngıraklı Tatar* durumla alay etme gereği duymuştur. Bu vapurun yarattığı bir başka sorun ise Yemiş İskelesi'ne uğramadan, doğrudan köprüye gitmesidir. Haliyle pek çok müşteri bu duruma itiraz etmekte ve "Kaptan vapuru kendisi için mi kullanıyor?" diye hayıflanmalarına sebep olmaktadır. *Çıngıraklı Tatar* ise güya müşterilerin karşısında; fakat kaptanların yanında durarak idareyi savunur:

> "*Sual edersiniz ki kaptanın vazîfesi nedir? Eyüp'ten kalkıp Hasköy, Balat, Fener'e uğrayarak Yemiş'e gelip oradan da köprüye ve köprüden dahi yine Eyüp'e gitmek için Yemiş'e gelmektir. Bu vazifesinin hangisini icrâ etmiyor. Lakin biraz evvel ve biraz sonra olurmuş ne beis var. Hiçbirini icra etmese*

[769] **Diyojen,** nr. 169, 10 Aralık 1872, (28 Teşrinisani 1288), s. 4.

kim ne diyebilir. Burada vazîfesini icrâ etmeyen adam yok mu? Kapılarda,[770] *bacalarda kaç bin tanesini bilirim. Yine kaptanlar sabırlı adamlardır ya babaları gibi olsa ne yapmalı.*"[771]

Böylelikle, gazete Yemiş İskelesi'ne uğramayıp yolcuları mağdur eden idareye, güya hak vermiş ve onu savunmuş olur. Hâlbuki asıl maksat, onun bu tavrını eleştirmektir.

Şirket-i Hayriye kaptanlarının yaptığı gibi, Derûn-ı Köprü idaresinin kaptanları da yolcuların vapurdan tamamen boşalmasını beklemeden iskeleden hareket etmekte ve müşterilerini zor duruma sokmaktadır. Bu durumun mizahi bir dille anlatıldığı yazı ise 26 Kasım 1873 tarihli *Hayâl* gazetesinde neşredilmiştir. Karagöz ve Hacivat arasında geçen muhaverede konuşmaya, Hacivat başlar ve Derûn-ı Köprü vapurlarına binmemeye niyet etmiş olduğu hâlde, binmek zorunda kaldığını ve başına gelenleri tek tek anlatır. Hacivat'ın bindiği vapur 5 numaralı Derûn-ı Köprü vapurudur ve Fener'e yanaştıkları sırada yolculardan bir kısmı iskeleye çıkar. Henüz bütün yolcular boşalmamışken, kaptan vapura yol verir ve Fener'de inmesi gereken yirmi kadar kişi vapurda kalır. Onların arasında Hacivat da vardır. Yolcuların hepsinin çıkmasına izin vermeyen kaptan, vapuru Balat'a götürür. Onca insanın bağırıp çağırmasına aldırmayan kaptan, söz dinlemediği gibi iskemle kaldırıp yolcuları dövmeye yeltenir. Karagöz, Hacivat'a idarenin kendilerinden bu sebeple fazla para isteyip istemediğini sorar. İstemediğini öğrenince de Şirket-i Hayriye ile bir karşılaştırma yapma gereği duyar:

"*-Hacivat dünyada insan evlâdına iyilik yaramaz. Bak Şirket-i Hayriye'ye bir adım öte götürse fazla para alıyor. Derûn-ı Köprü vapurları ise sizi daha*

---

[770] Ali Akyıldız'ın, bu cümlelerde geçen "kapı" kelimesinden yola çıkarak yaptığı yorum ise şu şekildedir: "*Bu son paragrafta görevini yapmayan ve kapılarda bacalarda binlercesi görüldüğü ifade edilen insanlarla kastedilen büyük bir ihtimalle hükümettir. Zira, bilindiği gibi, bizim 'Bâbıâlî' kelimesiyle tanımladığımız Osmanlı hükümetine, yabancıların bunun tercümesi olan Sublime Porte, 'Yüce Kapı' veya sadece 'Porte', yani 'Kapı' dediklerini biliyoruz. Osmanlı toplumunda da hükümet için aynı şekilde sadece 'Kapı' nitelemesi yapılırdı. Dolayısıyla bu ifadeyle, vapurun kapı ve bacaları söz konusu edilerek vapur idaresinin kötü durumda olmasına ve halkın şikâyetlerine duyarsız kaldığı noktasında hükümet eleştiriliyor gibidir.*" Ali Akyıldız, **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2007, s. 25.

[771] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 28, 15 Temmuz 1873, (3 Temmuz 1289), s. 3.

öteye götürmüş. Hem Balat'a çıkarmayıp da Eyüp'e çıkarmış olsaydı ne yapacaktınız?

– Canım Karagöz, çıldırdın mı? Öyle yapsa ne yapacaktınız? Yok böyle etse ne yapacaktınız? Ne demek vâkıa bir şey yapacağımız yoktu. Lakin biz Derûn-ı Köprü vapurlarının esîri miyiz? Hem paramızı alsın, hem bizi döğmeye kalkışsın, hem kendi keyfine istediği iskeleye çıkarsın. Bu nasıl şey?

- Madem bir şey yapmaya muktedir değilsiniz. O da istediğini yapar. Nafile yere nefes tüketme. O idâre ef'âlinde muhtârdır. Canın isterse binersin, işine gelmezse binmezsin vesselâm."[772]

Sonuna kadar Derûn-ı Köprü idaresini savunan Karagöz'ün bu sözleri, o dönem kaptanlarının ne kadar başına buyruk olduklarını bize gösterir. Kaptanlar her açıdan özgürdür ve keyfî davranmaları ise çok normaldir. Dolayısıyla, şikâyet etmek yerine, durumu kabullenmek gerekir.

Çımacılığın, o dönem insanının gözünde, kaptanlığa yakın bir meslek olduğunu ise, yine bu gazetelerden birinde neşredilmiş metinden anlıyoruz. Gelecek sene hakkında tahminlerin yapıldığı yazıda, bir gün çımacılığın değer kazanacağı ve herkesin, bu mesleğe adım atanları tebrik edeceği yazılıdır. Halatları atıp tutmakla görevli bu memurların, içinde bulundukları durum da böylelikle gözler önüne serilmiş olur:

"*Eyüp vapurlarında çımacılık hizmet-i mübâhât-ı bâhiresi şerefine nâil olacak, zevât-ı huceste-sıfatın tebrîkine gidecek olan dostları (İnşallah yakında kaptan da görürüz.) sözlerini mukaddeme-i kelâm eylemek moda olacak.*"[773]

Ahali tarafından, Üsküdar vapurlarının geceleri de işletilmesi talep edilince, gazetelerin aleyhte görüş sarf ettiklerini görürüz. *Tiyatro* gazetesine göre, böyle bir

---

[772] **Hayâl,** nr. 8, 26 Kasım 1873, (14 Teşrinisani 1289), s. 3-4.
[773] **Hayâl,** nr. 43, 24 Mart 1874, (12 Mart 1290), s. 1-2.

şeyin olabilmesi için öncelikle "gece" ile anlaşma yapılması gerekir. Eğer gece, iki saatten fazla karanlık etmeyeceğine dair söz verirse, Üsküdar vapurları gece seferine çıkabilir. Yoksa durum daha kötü olacaktır; çünkü kaptanlar, gece seferi yapmak için yeterli bilgi ve tecrübeye sahip değildir:

"*Eğer gece ile şu dediğimiz mukavele-i akd olunmayıp on iki saat karanlık devam edecek olur ise vapurlar köprüye geldim der iken Tekfur Dağı'na (Tekirdağ) kadar varırlar. Sabah olunca işi anlarlar ama geri dönünceye kadar yine gece olacağından bu sefer de soluğu Varna'da alacakları cihetle böyle tehlikeli bir işten feragatlerini Üsküdar ahalisine hayrhâhâne ihtâr ederiz.*"[774]

Gece seferi yapamayan Şirket-i Hayriye kaptanları, yolcuların isteklerine tam anlamıyla cevap verememektedir.

O dönemde, çımacılar görevlerinde bir süre ilerledikten sonra, kaptanlık yapabilmekte ve böylelikle statüleri yükselebilmekteydi. Bunu da *Hayâl*'de neşredilen bir başka yazıdan anlıyoruz: "*Derûn-ı Köprü vapurlarının çımacıları bir müddet de kaptanlarından intihâb olunması moda olacak.*"[775] Bu cümleden anlaşıldığı kadarıyla idare, eğitimli kaptan almak veya yetiştirmek yerine, kaptanlıkla uzaktan yakından ilgisi olmayan çımacıları, kaptan yapabilmektedir. İlk dönem mizah gazetelerince eleştirilen bu tutum, böyle cümlelerin kurulmasına sebep olmuştur.

Derûn-ı Köprü vapurları, köprünün altındaki deliklerden geçerken, kimi zaman başarısızlığa da uğrayabilmekteydi:

"*Derûn-ı Köprü vapurlarından 12 numaralı vapurun kaptanıyla dümencisi beyninde, geçen akşam vapurun köprünün küçük deliklerinden geçip*

---

[774] **Tiyatro,** nr. 3, 8 Nisan 1874, (27 Mart 1290), s. 3.
[775] **Hayâl,** nr. 65, 20 Mayıs 1874, (8 Mayıs 1290), s. 3.

geçememesi hakkında vukû' bulan iddiâ üzerine, kaptan tarafından tecrübeye kıyâm edilmiş ise de ol bâbda vapurun dahi bir kere re'yini tahsîl etmemiş olduklarından, vapur geçmemekte ısrar ederek, kaptan ile dümencinin gayret ü ikdâmları semeresiz kalmıştır."[776]

Vapurun, köprünün altındaki delikten geçememesinin nedeni, onun fikrinin alınmamasına bağlanarak, kaptan ve dümencilerle alay edilmiş olur.

Ağır şartlar altında çalıştıkları anlaşılan Şirket-i Hayriye kaptanları hakkında, olumlu ifadelere yer verilen yazıların sayısı azdır. Kaptanlara hak veren, onların tarafını tutan metinlerden biri şu şekildedir:

"*(...) lâkin bana kalırsa, bu bâbda kaptana hak verilir. Çünkü vapurun yolcusu az olmuş, çok olmuş, hâsılâtı tezâyüd etmiş, tenakuz eylemiş kaptana hiç dokunur yeri yoktur. Ben de kaptan olsam buralarını asla düşünmem. Baksanıza sabahtan akşama kadar sefer ediyor, beş dakika evvel nöbetlerinin arkasını alıp istirahat etmesinler mi? Artık beş on kişinin yolundan kaldığını ve hâsılâtın noksan bulacağını ararlar mı?*"[777]

Bu noktada, yolcular ise şaşırmış durumdadır. Kaptanların işlerinin zor olduğu ortadadır; fakat müşteriler, onların sadece kendilerini düşünmeleri yüzünden, "eziyet çekmek"tedirler.

Letâif-i Âsâr ve *Diyojen*'in yanı sıra, *Tiyatro* gazetesi de Şirket-i Hayriye hakkında mizahî bir nizamnâme neşretmiştir. 12 Eylül 1874 tarihinde çıkan bu mizâhî kurallar, şirketin nasıl çalıştığına dair bize önemli bilgiler verir. On üç maddeden oluşan nizamnâmenin ilk bendi vapur kaptanlarına dairdir. İçinde yolcular varken, vapur yıkatmaya kalkışan kaptanlar yüzünden, müşterilerin ayakları ıslanmaktadır: "*Kaptanlar her vakit vapurları yıkatacak ve vapurlarda müşteriler*

[776] **Hayâl,** nr. 78, 4 Temmuz 1874, (22 Haziran 1290), s. 2.
[777] **Hayâl,** nr. 86, 1 Ağustos 1874, (20 Temmuz 1290), s. 3-4.

dolu olduğu halde kovalarla su boşalttırıp herkesin ayaklarını temizletecektir.”[778] Gazete, bu durumu sanki Şirket-i Hayriye'nin bir kuralıymış gibi vererek, kaptanları eleştirir. Dokuzuncu madde de uğraması gereken iskelelere uğramayan vapur kaptanlarıyla ilgilidir:

> “*(Vapurların yolcuları tahammülünden ziyâde olduğu hâlde uğrayacağı iskeleye çıkacak yolcuları çıkardıktan sonra, ol iskeleden yolcu almayacak ve sâir iskeleye uğramayıp ancak mürûr ederken yolculara intizârda kalmamak için yakın geçerek kaptanları tarafından yolculara beyân-ı îtizâr olunacak.) ve bu hâlde mesela Büyükdere'den İstanbul'a gelecek bir adam, ber-vech-i muharrer vapurun uğramamasıyla, İstanbul'a vaktiyle gelemeyip işinden gücünden kalacak ve o gün Büyükdere'de kalıp Şirket-i Hayriye nizâmâtını ezberleyecektir.*”[779]

Böylelikle, vapur kaptanlarının kayıtsızlıkları gazete tarafından kurallaştırılmış olur.

Şirket-i Hayriye kaptanlarına güvensizliğin ne boyutta olduğunu anlayabileceğimiz bir başka yazı ise *Hayâl*'de neşredilmiştir. İdarenin ahaliyi memnun etmek için Ramazan geceleri sefer yapmak üzere, İstanbul- Üsküdar arası vapur tahsis etmesi[780], gazeteyi biraz endişelendirmiştir: “*Bu vapurlar kaptanlarının fevkalâde dirâyet ashâbından olmaları îcâb eder. Zîrâ gece yolculuğudur, şakaya*

---

[778] **Tiyatro,** nr. 48, 12 Eylül 1874, (31 Ağustos 1290), s. 2.

[779] **Tiyatro,** a.y.

[780] Ramazan gecelerinde, Şirket-i Hayriye'nin ilave seferler yapmasını, dönemin ciddi gazeteleri de talep etmiştir: “*Lehülhamd velmennihî şeref-hulûl eden şehr-i celîl-i Ramazân-ı mağfiret-nişânda bizzarur Boğaziçi'nde kalmış veyahut zaten mütevattın bulunmuş olanlar, İstanbul'un geceleri şehr-i şerîf-i mezkûra mahsus olan şeref ve meziyetinden ve ziyaret hususundan vapursuzluk cihetiyle mahrum kaldıkları derkârdır. Vakıa bunun için akşamdan vakt-i matlûbuna kadar geride bir vapur bekletmek dahi uyamaz ise de fakat mehtaba tesadüfü ez-her cihet münasip olacağından, şehr-i mezkûrun sekizinden itibaren yirmi beşine kadar olmak üzere, geceleri saat bir buçuk sularında Yeni Mahalle'den köprüye ve yedi raddelerinde dahi geriden icap edecek iskelelere uğrayarak yine Yeni Mahalle'ye gidip gelmek üzere Rumeli cihetine bir vapur tayini münasip olur. Ve bunda hem şirketçe fayda ve hem de ahalice kemâl-i memnûniyeti müstelzim olacağından icrâ-yı îcâbı şirket-i mezkûre idaresinin himmet-i aliyyelerine vabestedir.*” Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 196-197.

gelmez."[781] Gündüz vakti kaza yapabilen kaptanların, geceleyin ne yapacağı ise gazetenin merak konusudur.

Çımacılardan bahseden bir başka metin ise 28 Ekim 1874 tarihli *Hayâl*'de görülür. Onların zor şartlar altında çalışıyor olmaları ve bu yüzden, üstlerini başlarını temiz tutamamaları söz konusu edilmiştir:

> "- *Karagöz bu kıyafet ne?*
> *– Kıyafetimde ne var? İşte herkes gibi…*
> *-Yok canım üstün başın yağdan görünmüyor. Nereye süründün?*
> *– Ha ha… İmtiyâz-ı Derûn-ı Köprü vapurlarından biriyle uzunca bir seyahat verdim de…*
> *-A canım İmtiyâz-ı Derûn-ı Köprü vapurları yağhane değil a? Elbette bunda başka sebep var.*
> *-Hacivat sen de bilmez gibi söylersin. Yemiş İskelesi'nden vapura girer iken baştan aşağı muşammalara bürünmüş çımacılara çattım. İşte omzumda gördüğün yağ lekeleri onların yâdigârıdır.*
> *-Ey kolundakiler nereden oldu.*
> *– İmtiyâz-ı Derûn-ı Köprü vapurlarının mevkiinde oturdum da sağ tarafıma tesadüf eden ciğercibaşının esvâbından oldu.*"[782]

Görüldüğü gibi, temiz bir şekilde girilen vapurlardan, aynı şekilde çıkılamamakta ve çeşitli sebeplerle, yolcular kirlenmektedir.

Mizah gazetelerine göre vapur kaptanları, müşterilere acımasızca davranmakta ve onların koşarak geldiğini, vapura yetişmeye çalıştıklarını gördükleri hâlde, yolcuları almadan, özellikle iskeleden ayrılmaktadırlar:

---

[781] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 3.
[782] **Hayâl,** nr. 111, 28 Ekim 1874, (16 Teşrinievvel 1290), s. 2-3.

> *"Acaba gelen müşteri için vapurun yarım dakika kadar beklemesi Şirket-i Hayriye'nin nizâmı haricinde midir. Yoksa şirketin murâdı halkı kendinden nefret ettirmek midir. Bunun için birçok sözler söylendi ise de şirket hiç vazife etmedi. Zannedersem bu gibi hâllerin adem-i tekerrürürnü kaptanlara tenbih bile etmemiştir."*[783]

Bu paragraftan yola çıkarak, zamanında kalkmayan vapurlar hakkında ortak bir düşünce olmadığını söyleyebiliriz. Çünkü, kimi gazeteler vaktinden sonra kalkan vapurlardan şikâyet ederken, kimi de bu şekilde "Biraz daha beklese ne olur?", anlayışıyla yaklaşmaktadır. Kısacası, herkes vapur saatlerinin kendi menfaatine göre düzenlenmesini ister. Böyle olunca da fikir uyuşmazlığı baş gösterir.

Şirket-i Hayriye'nin ilk vapurlarında, kaptanların bulunduğu mahal açıktaydı ve bu durum da onlar için ayrı bir zorluk yaratıyordu.[784] 30 Aralık 1875 tarihli *Hayâl* gazetesinden, kaptanların, kendi bulundukları yerlerin çinkoyla kaplanmasını ve içeriye soba konulmasını istediklerini öğreniyoruz:

> *"Şirket-i Hayriye kaptanlarının davlumbaz üzerlerinde kumanda verdikleri mahallere, etrafı tahta ile kapalı ve üçer cam pencereli tuhaf bir şeyler yapılmış ise de bu camlardan hasıl olan loş kaptanların gözlerini kamaştırdığına ve havaların şiddeti ise artmakta bulunduğuna mebni, bu camların yerine birer parça çinko kaplanıp, arka taraflarına kaptanlar için birer de soba vaz'ı hakkında bir karar ittihazı bi'l-umûm şirket kaptanları tarafından istid'â olunmuş[tur](...)"*[785]

---

[783] **Meddah,** nr. 26, 20 Haziran 1875, (16 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

[784] *"Biri önde diğeri arkada olmak üzere iki salonları, kadınlara özel yan kamaraları ve tuvaletleri vardı, orta bölümlerinin üzerindeyse kaptan köşküne çıkan merdivenler yer alıyordu. Dönemin en kullanışlı vapurları olmalarına rağmen, kaptan köşkleri ve ana güverteleri açıktaydı, bu da özellikle kış günlerinde hem kaptanlar hem de yolcular için sıkıntılı durumlar yaratıyordu."* Ahmet Güleryüz-Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 12.

[785] **Hayâl,** nr. 235, 30 Aralık 1875, (18 Kanunuevvel 1291), s. 4.

Böylelikle, sadece yolcuların değil, vapur kaptanlarının da Şirket-i Hayriye'den pek çok isteklerinin olduğu anlaşılır.

3.1.1.3.5 Tayfalar

Meddah gazetesi, Şirket-i Hayriye çalışanları lehinde yayın yapmaya devam eder ve 11 Mart 1875 tarihli nüshasında, bu sefer de tayfaların içler acısı hâlini ortaya koymaya çalışır. Tayfalara mahsus olan yan kamaralardaki sobalar, idare tarafından tasarruf ya da güvenlik maksadıyla kaldırılmış ve tayfalar üşümeye terk edilmiştir. Sobaların neden kaldırıldığı ise bir muammadır:

> "*-Sebebi?*
> *-Sebebini bilir miyim… Şirketin yevmî üç buçuk kıyye kömür kazanması için midir? Nedir?*
> *– Şüphe yok ki kazanması içindir. Husûsiyle tasarrufa riâyet lâzımdır! İsraf haramdır! Şirket de bu dakîkaları gözetenlerdendir… Hem günde üç kıyye kömürün senede ne kadara vardığını biliyor musun?*
> *-Pek iyi ama… Soğuktan ellerimiz tutmaz da iş göremez isek.*
> *– Orası şirketin vazîfesi değil! Siz düşünün…*
> *- Yine biz düşünüyoruz a…*"[786]

Meddah, diğer mizah gazetelerinden çok farklı bir politikaya girişerek, Şirket-i Hayriye çalışanlarının hakkını savunan ve gözeten bir yayın organı olarak karşımıza çıkar. *Meddah* da diğerleri gibi Şirket-i Hayriye'nin karşısında görünür. Ancak yanında olduğu taraf yolcular\ müşteriler değil de çalışanlar; yani memur ve tayfalardır. Bu açıdan yaklaştığımızda, *Meddah*'ın izlediği politikanın ve bakış açısının çok farklı olduğunu söyleyebiliriz.

[786] **Meddah,** nr. 6, 11 Mart 1875, (3 Safer 1292), s. 4.

3.1.1.3.6 Biletçiler

Şirket-i Hayriye vapurlarında yaşanan olumsuzluklardan biri, mecidiye bozdurma meselesidir. Biletçi ile yolcu arasında her zaman tartışma çıkmasına sebep olan bu mesele, Şirket-i Hayriye'nin mecidiyeyi yirmi bir kuruşa almak istemesinden kaynaklanır. Dışarıda yirmi iki kuruşa alınan mecidiye, Şirket-i Hayriye vapurlarında bozdurulmak istendiğinde, yirmi bir kuruş karşılığında bozulur. Böylelikle, yolcu bir kuruş zarara uğrar. Bu durumun yarattığı sıkıntı, *Terakki* gazetesinde ele alınmıştır. Biletçiden bilet isteyen yolcu, Beylerbeyi'ne gideceğini söyleyince, biletçi altmış para vermesini ister. Pazarlık yapmaya çalışan yolcu, başarılı olamaz. Artık alaturka kabul edilen "pazarlık" dolayısıyla, "İstanbul'da her şey alafranga olmuş." diye sitem eder. Altmış para vermeye razı olur ve elindeki mecidiyeyi bozdurarak bilet almayı arzular. Biletçi, biletle beraber bir kuruş eksik para üstü verince, vapurlarda sık karşılaşılan tartışma da başlamış olur:

"*-Canım darılma. İstanbul'da her şey alafranga olmuş. Peki altmış para olsun al. Şu mecidiyeyi boz. (Biletçi bir bilet ile on dokuz buçuk kuruş verir.)*
- Bir kuruş daha vereceksin.
- Mecidiyeyi yirmi bire alırız.
- Ne demek yirmi iki kuruştur. Asıl bunun pazarlığı olmaz.
–Âdetimiz böyledir.
-Öyle ise ver mecidiyemi ben bilet milet istemem.
-Al. (Beylerbeyi iskelesine vusûllerinde)
İskele memuru- Hemşeri biletini ver.
- Yok.
–Git yazıcıdan al.
- Mecidiyeyi yirmi ikiye vereceğim.
- Hayır yirmi biredir.
- Öyle ise bilet kırk para. (İskele memuru o aralık herifi itip kakar. O dahi birkaç yumruk atıp, parmaklıktan dışarı çıkar ve nihâyet zabıta-yı mahalliye merkezine giderler.)
Zabıta memuru- Şirket-i Hayriye'nin adamını niçin dövdün?

–Yoluma gitmekliğime ne diye çaparoz oluyor?

–Niçin bilet parasını vermedin?

- Benim gündüz akşama kadar çalışarak alnımın teriyle kazanıp, yirmi ikiye almış olduğum mecidiyeyi, yirmi bire almak istiyor onun için.) (Bu cevap üzerine, merkez zabıta, merkûmu salıverir ve seyirciler el çırpar."[787]

Yolcunun verdiği cevap, aslında Şirket-i Hayriye'nin yaptığı haksızlığı güzel bir şekilde gözler önüne serer. Şirket, yolcularını kayırmak şöyle dursun, onları malî yönden zarara uğratmaktadır. Hele, sürekli vapurları kullanan ve mecidiye bozdurmak zorunda kalan yolcular düşünüldüğünde, bir kuruşlarının peşinde koşmaları ve haklarını aramaları gayet doğal görünmektedir.

Yolcularla bilet memurları arasında tartışma çıkmasına sebep olan hususlardan bir başkası, biletçinin, yolcudan bilet[788] almadığını iddia ederken, yolcunun da memura bileti verdiğini iddia etmesidir:

"*Efendi- Ne istersin?*

Memur- Bilet.

E- Verdim ya.

M- Kime verdin.

E- Kapının ağzında kim duruyor ise ona verdim.

M- Kapıda ben duruyorum lakin bana bilet vermedin.

E- Verdim a canım bunun kemâli otuz paradır. Niçin yalan söylemeli.

M- Canım kime verdin be.

E- Allah Allah bu nasıl şey. Aman Rabbim sen bilirsin. Bırak yakamı yahu. Ben kavga istemiyorum (...)"[789]

---

[787] **Terakki,** nr. 5, 11 Haziran 1870 (11 Rebiülevvel 1287), s. 3-4.

[788] "*Araştırmalara göre, şirketin ilk kullandığı biletler tarihsiz imiş. Bu biletler her gün toplanır, akşamüstü bir memur tarafından yakılırmış. Biletler tarihsiz ve taş basması olduğundan, taklit edilmeleri pek kolaydı. Bilet imhasına, önce İskender Efendi atanmıştır. Bu tarihsiz biletlerin yerine, tarihli biletler çıkarılmıştır. Tarihli biletler Galata'da Manukyan matbaasında basılırdı. Bunların zerinde tarih mevcut olup eskiyenler gün gününe yönetim tarafından yenisi ile değiştirilirdi.*" **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yay., İstanbul, 1994, s. 179.

Yolcular, her ne kadar memurla kavga etmek istemese de, bu tartışmaların sonu genellikle zaptiyenin yanında son bulur.[790]

1870 yılında, vapurlarda yirmi bir kuruşa bozulan mecidiye, 1875 senesinde ise yirmi beş kuruşa bozulmaktadır. Sarraflarsa yirmi altı kuruşa bozar. Yine, bir kuruş zararda olan vapur müşterisi, bu durumdan kurtulmak için vapurda bulunan diğer müşterilerden yardım ister:

> "*Şirket-i Hayriye vapurlarında, bilet paraları sikke-i nuhâsiye (bakır para) olduğu hâlde kabûl olunup fakat bakırı olmayanlardan beyaz mecidiye yirmi beş kuruşa alınmak istenilmekte ve müşteriler de o kadar akılsız değil a. Biletçilere mecidiyeyi yirmi beş kuruşa vermeyip, vapurda bulunan arkadaşlarına veyahut müşterilerden birine yirmi altı kuruşa bozdurarak bilet parasını bakır olarak vermektedirler.*"[791]

Görüldüğü gibi, aradan beş sene geçmesine ve mizah gazetelerinde, vapurlardaki mecidiye meselesine dair onca yazı neşredilmesine karşın, Şirket-i Hayriye politikasından vazgeçmemiş ve bozduğu mecidiyenin karşılığını bir kuruş eksik vermekte diretmiştir. Ancak 1875'teki nüshadan anlaşıldığına göre, yolcular da Şirket-i Hayriye'ye karşı, başka bir politika geliştirerek, bir kuruşlarını kaptırmamanın peşinde olmuşlardır.

Şirket-i Hayriye'nin halkın nazarında hiçbir kıymeti yoktur; çünkü amacı hizmet değil, para kazanmaktır. *Çaylak*'ta neşredilen cümleler, görüşümüzü destekler niteliktedir:

---

[789] **Letâif-i Âsâr,** nr. 42, 28 Ağustos 1871, 13 Cemaziyelahir 1288, 17 Ağustos 1287, s. 1-2.
[790] "*Biletler yeşil kartondandı. Görevli memur, biletleri elindeki zımbayla, dört köşe, üç köşe ya da yıldız şeklinde küçücük delikler açarak bir daha kullanılamayacak şekilde iptal ediyordu. Sonra da çıkışta, bu biletler iskele memuru tarafından toplanıyor, ertesi günü de bir torbaya doldurularak sayım ve imha için merkeze geri gönderiliyordu.*"Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye,** İletişim Yay., İstanbul 1994, s. 34.
[791] **Hayâl,** nr. 220, 11 Kasım 1875, (30 Teşrinievvel 1291), s. 3-4.

“Şirket-i Hayriye bir yirmilik kâimeyi, yirmi altı kuruşa alıyor diyeceksiniz. Şirket-i Hayriye elinden gelse halkın cebindeki her kaç kuruş olursa olsun alacak, nerede kaldı kâime!”[792]

Dolayısıyla idare, halkın güvenemediği ve “hırsız” gözüyle baktığı bir şirkete dönüşmüş olur. *Çaylak*’a göre, şirketin insanlara böyle davranmaya hakkı yok; ancak “imtiyâzı” vardır:

“- *Her aklına geldiğini yapmaya mı imtiyâzı var?*

– Hayır o kadarını bilemem. Benim bildiğim şimdilik yirmilik kâimeyi yirmi altıya almaya, kaptan ile kimseyi konuşturmamaya, kamaralarda kimseyi uyutmamaya, halkı rahat ettirmemeye, ihtârâtı dinlememeye imtiyâzı var! Bundan sonraki nâil olacağı imtiyâzlarını ise daha şimdiden keşf etmek muhâldir.”[793]

Çaylak’a göre, Şirket-i Hayriye’nin, bütün bu olumsuzlukları insanlara yaşatmaya asla hakkı yoktur; lâkin kendisi, imtiyâzına güvenerek ve dayanarak bütün bunlara cesaret edebilmektedir.

14 Şubat 1877 tarihinde neşredilen *Latife’*den, mecidiye sorununun; yani para bozdurma meselesinin hiç değişmeden devam ettiğini anlamaktayız. İnsanlar, paralarını Şirket-i Hayriye’ye kaptırmamak için, vapura girmeden önce bozdurmaya çalışırlar. Ancak, bu durum artık “bıkkınlık” vermiştir. Gazetede neşredilen “Bıktık Usandık” başlıklı yazıda, bu konuya değinilir: “*Akşamları, Şirket-i Hayriye vapurlarına bilet parası bulacağım diye bakır para aramadan [bıktık usandık].*”[794] Cümlenin sonunu başlıktaki “bıktık usandık” ifadesiyle tamamladığımızda, duyulan rahatsızlık ortaya çıkar. Şirket-i Hayriye’nin, bu açıdan halkın nazarında hiçbir itibarının olmadığını ve bir “soyguncu” olarak görüldüğünü söyleyebiliriz.

---

[792] **Çaylak,** nr. 43, 31 Ağustos 1876, 12 Şaban 1293, 19 Ağustos 1292, s. 2

[793] **Çaylak,** nr. 51, 18 Eylül 1876, 29 Şaban 1293, 6 Eylül 1292, s. 3.

[794] **Latife,** nr. 23, 14 Şubat 1877, (2 Şubat 1292), s. 2.

3.1.1.3.7 Kamarotlar

Anadolu ve Rumeli tarafına giden vapurların hangi iskeleye uğradıklarını yazan levhaları değiştirmek, kamarotların görevidir. Onlarsa bu "zahmet"e katlanmazlar ve yolcuların yanlış iskelede inmesine sebep olurlar. Bu durum, *Letâif-i Âsâr* tarafından oluşturulmuş mizahî nizamnâmede kanunlaştırılır:

> "*Anadolu tarafına giden vapurlara kırmızı ve Rumeli tarafına gidenlere siyah yazı ile vapurun hangi iskeleye uğrayacağına dair levhaların sabahleyin nasıl konmuş ise akşama kadar kamarotlara zahmet olmamak için ve girecek müşterilerin başka iskeleye çıkmasına sebep olmak üzere tebdili caiz değildir.*"[795]

Değiştirilmesi gereken levhaların, özellikle yolcuları yanlış yönlendirmek için kamarotlar tarafından değiştirilmemesi gerektiği, Şirket-i Hayriye'nin kanun hükmüne geçecek özelliklerinden bir tanesidir.

Bilet toplayan kamarotların yüzlerindeki ifade ve neşeli olmaları, yolcuların seyahatini de etkilemekte ve kaliteli bir yolculuk yapmalarını sağlamaktadır. Kamarotun suratının asıklığı ise istenmeyen bir durumdur:

> "*Şirket-i Hayriye, müşterilerinin istirahati için bu ana kadar ittihâz u teşebbüs buyurmuş oldukları mevâdd-ı hayriye ve usûl-i nâfia cümle-i cemîlesinden olmak üzere Üsküdar'ın on beş numaralı vapurunun kamarotunu dahi usûl-i mûsıkiyi tahsîl etmiş bir zâtı intihâb eylemiştir. Buna cümle ahali teşekkür ediyor, çünkü eski kamarot abûsü'l-vech olarak bed sadâ ile mevki biletlerini toplarken bu zât, cümlenin simâını, hoş elhânıyla imlâ eyleyerek hizmetini îfâ ettiğini size de tebşîr eylerim.*"[796]

---

[795] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.
[796] **Hayâl,** nr. 79, 8 Temmuz 1874, (26 Haziran 1290), s. 3-4.

Güleç bir yüzle ve nezaketle biletleri toplayan bu kamarot, İstanbulluların takdirini kazanmıştır.

3.1.1.4 Semtler Arasında Ayrımcılık Yapılması

Şirket-i Hayriye'nin, Anadolu ve Rumeli tarafı diye ayrım yapması, her iki tarafa eşit şekilde hizmet götürmemesi, ilk dönem mizah gazetelerinin sıkça işlediği konulardandır.[797] Anadolu tarafında yaşayan ahali, Şirket-i Hayriye'nin yaptığı ayrımcılıktan "bıkıp usanmıştır"; çünkü en iyi hizmetler, Rumeli tarafında yaşayan halka verilmekte, Anadolu ahalisi ise görmezden gelinmektedir. Üstelik Anadolu ahalisi, kendilerine neden böyle muamele edildiğini de bir türlü anlamış değildir. Vapur ulaşımında bütün hizmetler Rumeli ahalisine sunulmakta, diğer tarafta yaşayanlar ise "eziyet çekmek"tedir. Yolcular için bu durum içinden çıkılmaz bir hâl almıştır. Şirket-i Hayriye kurulduktan sonra, Boğaziçi köylerine göç edenlerin bir kısmı hallerinden memnunken, diğer kısmı göç ettiğine pişmandır. Pişman olan taraf elbette ki Anadolu ahalisidir:

> "(*Sual-i Diyojen) Şirket vapurlarının teshîlât-ı mevhûmesine aldanıp Boğaziçi'ne nakl edenler nâdim midir, değil midir?*
> *(Cevâb-ı Letâif) Anadolu tarafına nisbetle, Rumeli tarafına gidenler nâdim değildir. Hem Şirket, vazîfesinden olmadığı hâlde, Boğaziçi ahalisini, Kadıköyü vesâir Fevâid Kumpanyası işleyen taraflara nakl edivermelerini sevâbına ihtâr eder!*"[798]

---

[797] Bu durum sadece mizah gazetelerinde değil, aynı zamanda dönemin ciddi yayınlarında da eleştiri konusu olmuştur: "*Şehr-i Receb-i şerîfin yirmi altıncı Perşembe günü bilîcâb Çengelköyü'ne azimet ve bir saat zarfında tesviye-i maslahatla avdet eylemek üzere vapur iskelesine gelmiş isem de malûm olduğu üzere Şirket-i Hayriye'nin Anadolu cihetine tayin eylemiş olduğu vapurların nedreti cihetiyle birkaç saatler gelecek vapura intizâr olunmuş ve o akşam leyle-i mübâreke-i Mi'râc-ı şerîf olmak mülâbesesiyle Kuleli Kışla-yı humâyûnunda bulunan Mekteb-i İdâdî-i şâhâne şâkirdânına, hanelerine gitmek üzere kâmilen ruhsat ita kılınmış olduğundan, birçok şakirdân vapura binmek için iskeleye gelmiş ve şiddetle nüzul etmekte olan baran altında üç çeyrek kadar kaldıktan sonra vürudu beklenmekte bulunan vapur, zaten yukarı iskelelerden mütehammil olabildiği kadar müşteri almış olduğu hâlde, oraya gelebildi (...)*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 184.

[798] **Letâif-i Âsâr,** nr. 29, 30 Mayıs 1871, 11 Rebiülevvel 1288, 18 Mayıs 1287, s. 1-3.

Rumeli tarafına göç edenler, her zaman iyi hizmet aldıkları için, durumlarından memnundur. Şirket ise Anadolu tarafı için, elinden gelenin fazlasını bile yaptığını düşünmektedir. Kadıköyü tarafına, Fevâid Kumpanyası çalıştığından, Şirket-i Hayriye, Boğaziçi ahalisinin Kadıköyü'ne göç etmesini istemiştir ve gazetelere göre, bunu "sevabına yapmıştır". Asıl vazifesi kesinlikle bu değildir. Dolayısıyla, Şirket-i Hayriye'nin yapabileceği fazla bir şey yoktur.

Diyojen, adaletsiz vapur ücretleriyle alay etmek için Kanlıca ve Emirgan (Mirgûn) arasında bir karşılaştırma yapar. Köprüden Mirgûn'a giden vapurun ücreti yüz paradır. Mirgûn'un tam karşısında yer alan Kanlıca'ya ise köprüden kalkan vapurun ücreti yüz on paradır. Yine Anadolu ahalisine yapılan bir haksızlıkla karşı karşıya olan gazete, çözümü her iki semtin köprüden uzaklıklarını bir ip yardımıyla ölçmekte bulur:

> "*Köprüden Mirgûn'un nevlini yüz para ve mevki dahi kırk para olup, onun karşı ve hizasında bulunan Kanlıca'nın nevli yüz on para ve mevki dahi altmış para olduğundan, köprüden Mirgûn'a kadar ip uzatılarak ölçülmek ve Kanlıca'dan dahi yine o yolda mesâha edilerek her kaçar kantar arşın gelir ise cem' ile birbirinden tarh olunarak, hangi taraf uzun ve ziyâde ise davada eksik olan tarafı kazanacağı gibi, böyle olmadıktan sonra Anadolu ahalisi cânibinden cezâ-yı mahsûs olarak söz söylenmemesi lâzım gelecektir.*"[799]

Böylelikle, hem Anadolu ahalisine yapılan haksızlık anlatılmaya çalışılmış, hem de Şirket-i Hayriye'nin vapur ücretlerindeki tutarsızlığı gözler önüne serilmiştir.

Letâif-i Âsâr'ın, 2 Eylül 1871 yılına ait nüshasında yayımlanan bir yazı, "*Yine Şirket- Anadolu Tarafına Giden Şirket-i Hayriye Vapurunda Bir Muhavere*" başlığını taşır. Yazıda, Anadolu ve Rumeli tarafına giden vapurların durumları karşılaştırılmakla beraber, vapur içerisinde bulunan insanların hâlleri de tasvir edilir. Yazı, bir muhavere şeklinde verilse de güçlü bir eleştiriyi içinde barındırır. O

---

[799] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

dönemin vapur kalabalığını ve Anadolu tarafında oturan ahaliye yapılan haksızlıkları okuduğumuzda, kimi bakımlardan günümüzle benzerlik içerisinde olduğunu görüyoruz. Özellikle, belli bir bölgenin halkına sunulan hizmetin iyi olması, diğer semtlerde yaşayanların aynı hizmetten faydalanamaması günümüzde de geçerliliğini koruyan bir durumdur. *Letâif-i Âsâr'*daki muhavere, yolculardan birinin, ötekine "Aman birader ne kadar kalabalık." demesiyle başlar. Diğer yolcunun bu söze karşılığı ise "Vay siz Rumeli vapuru mu zanneylediniz." şeklindedir. O dönemde, Anadolu tarafına işleyen vapurlar hınca hınç dolu, Rumeli vapurları ise daha rahattır. Yolcu, bunun sebebini ise şöyle açıklar:

> "*Ne olacak Rumeli tarafına akşamları çeyrekte bir vapur var, bizim tarafa ise üç çeyrekte bir vapur olduğundan başka, her bir vapur sekiz on iskeleye uğrar. Rumeli vapurları nihayet dört iskeleye uğrar. Hiç olmaz ise yarım saatte bir vapur olsa epeyce rahat edilir. Hususiyle şimdi üzüm vakti olduğundan herkes Çamlıca'ya nakl eyledi. Bizim vapurlara bir takım müşteri daha zamm oldu.*"[800]

Bugün de olduğu gibi, 1870'lerde, toplu taşıma araçlarında semtine göre muamele yapıldığı anlaşılmaktadır. Rumeli tarafına her zaman önem verilmiş, Anadolu tarafı ise görmezden gelinmiştir. Üstelik, vapurların içerisi de içler acısıdır. Kalabalık bir yana, vapurlarda meze olarak yenmesi maksadıyla çiroz kızartılmasına izin verilmesi, bu ulaşım aracını çekilmez bir hale sokar. "Of aman o koku nedir?" diye soran yolcuya, diğeri bunun açıklamasını şöyle yapar:

> "*Şirket, ne kurnaz olduğunu her şeyden evvel menâfini düşündüğünü bilirsiniz zannederim. Kahve ocaklarını galiba iki kat baha ile ilzâm eyledi de kahvecilere verdiği müsaadeden dolayı hep kahve ocaklarını birer (koltuğa) tahvil eylediklerinden birtakım mübtelâ-yı ayş u işret olan beyefendi, ağa, mösyö, ahbâr çelebilere mezelenmek için çiroz kızartıyorlar.*"[801]

---

[800] **Letâif-i Âsâr,** nr. 35, 2 Eylül 1871, 16 Cemaziyelahir 1288, 20 Ağustos 1287, s. 3-4.
[801] **Letâif-i Âsâr,** a.y.

Bugün, kimi zaman sadece tost kokusunu alabildiğimiz vapurlarda, 1870'li yıllarda kızarmış balık kokusunu almak olağan bir durumdu; çünkü yolculuklar, şimdiki gibi kısa değil, gayet uzun sürüyordu. Ancak, iki üç kişinin işret yapmak maksadıyla, bir vapur insanı rahatsız etmesi, Şirket-i Hayriye'nin umursamadığı bir konudur. Muhaverede, Şirket'in insafını sorgulayan yolcular, vapuru neye benzeteceklerini şaşırmış durumdadırlar. Bir tarafta tavla oynayanlar, diğer tarafta eğlenenler, vapur yürünecek halde değildir:

> "*Ya bu tavla oynayanlara ne diyelim. Dört adımın birini tutmuşlar. Burası kumarhane mi, yoksa seyr mahalli mi, yoksa gazino mu? Herkes bir karış yer bulamıyor da bu saygısızlar sanki eğleniyorlar. Vay gidi insaf vay. Bari Şirket ettiği terakkiyi bi'l-fiil isbat için bir (tavla) vapuru sipariş eylese.*"[802]

Tavla oynayanların barınabilmesi için, özel bir "tavla vapuru"na ihtiyaç duyulduğunu belirten yolcu, durumun ciddiyetini gözler önüne serer.

Letâif-i Âsâr, 15 Eylül 1871'de neşrettiği kurmaca nizamnamede, var olan ayrımcılıkla şu şekilde alay eder: "*Her ne kadar şikâyet olunur ise olunsun ve Şirket vapurlarının adedi ne kadar tekessür eder ise etsin, Anadolu tarafı vapurları, seferleri tekessür edilmez.*"[803] Şirketin Anadolu tarafına karşı kayıtsızlığı o dereceye gelmiştir ki gazete, tüm ümidini kesmiş ve bu ilgisizliği, kendi oluşturduğu mizahî nizamnâmede, bir kural olarak göstermiştir.

Şirket-i Hayriye'nin yaptığı Anadolu- Rumeli ahalisi ayrımı hakkında neşredilmiş bir başka metin ise, 24 Aralık 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr* nüshasında karşımıza çıkar. Gazete, kendisine hitaben yazılmış bir okuyucu varakasını aynen aktararak, Şirket-i Hayriye'nin bu ayrımcılığını eleştirir. 21 numaralı Sür'at[804] isimli

---

802 **Letâif-i Âsâr,** a.y.

803 **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

804 Bu vapur Şirket-i Hayriye tarafından yolcu sayısının artması ve yeni vapurlara ihtiyaç duyulması sebebiyle İngiltere'de yaptırılmıştır: "*Yeni idare heyetinin gelmesiyle- devlet Kırım Savaşı nedeniyle mali zorluklar içinde olmasına karşın- şirketin brüt geliri 8 milyon 500 bin kuruşa ulaşmış, yolcu sayısı artmış, bazı vapurlar eskimiş ve yeni vapurlara olan ihtiyaç gündeme gelmişti. Bu nedenle; 12*

vapurdan bahsedilen yazıda, bu vapurun Ramazan ayı boyunca hareketinin pek yolunda olduğu; fakat şimdilerde düzensizleştiğinden yakınılır:

> “*Beylerbeyi’ne gelinceye kadar saat altı oluyor. Altıdan sonra Kuzguncuk’a da uğramasında ne mana vardır bilemeyiz. Eğer müşterinin kesreti ise Kuzguncuk ahalisinin birazı ve belki ekserisi reaya ve esnaf bulunduklarından saat altıda kimse kalmayacağı bedihîdir. Yok bu değil ise Şirket’in murâdı yalnız Anadolu ahalisine ezâ mıdır ve eğer ezâ ise Rumeli ahalisi de bu ezâya müşterek olmalı değil midir? Yok ezâ değil ise nasıl Rumeli yakasına ekseri vapurları kimi Kuruçeşme’den ve kimi de Bebek’ten, daha aranılır ise Yeniköy’den bile başlayanları her gün gözlerimiz ile görüyoruz. Anadolu ahalisine bu kadar cevr ü ezâ etmek Şirket’e yakışır mı, artık sen hak ver. Biraz insaf da lâzım değil mi ya.*”[805]

Letâif-i Âsâr, Anadolu-Rumeli ayrımından bahsederken, genellikle “insâf” kelimesini kullanarak, Şirket-i Hayriye’ye “insafsız” sıfatını yakıştırmış olur.

Anadolu tarafının, bundan sonra iyi hizmet alacağına dair çıkan söylentiler ise bir kısım İstanbullu için uydurma haber niteliğindedir. Böyle bir şeyin olabileceğine kimsenin inancı yoktur:

> “- *Mesmûâta göre, müdür efendi gerek Rumeli ve gerek Anadolu ahalisinin rahatını istiyormuş. Hatta tamirden yeni çıkan vapurlardan birisinin, Anadolu cihetine tayin olunması için lâzım gelenlere emir bile vermiş*

---

nolu Kabataş, 13 nolu Galata, 1860 yılında, 14 nolu Büyükdere, 15 nolu Beyazıt, 1863 yılında, 16 nolu Kandilli, 17 nolu Bahariye ve 1865 yılında da 18 nolu Asayiş vapurları satın alınarak hizmete sokuldu. Bu vapurların tümü İngiltere’de inşa edilmiş, ahşap tekneli, yandan çarklı yolcu vapurlarıydı. Ancak bu yeni alınan vapurlara rağmen ihtiyaç karşılanamamıştı. Boğaz’da yerleşim, şirketin vapurlarının yardımıyla artıyor ve bu artış nedeniyle sürekli olarak yeni vapurlara ihtiyaç doğuyordu. 19 nolu Seyyar, 20 nolu Terakki, 21 nolu Sür’at ve 22 nolu Tayyar adlı dört vapur daha sipariş edildi.” Ahmet Güleryüz, Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye’nin Boğaziçi Vapurları,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 14.

[805] **Letâif-i Âsâr,** nr. 63, 24 Aralık 1871, 14 şevval 1288, 14 Kanunuevvel 1287, s. 2-3.

olduğunu tekrar ederim. Yine sen inanmam diyorsun. Yüzüne karşı söylemek gibi olmasın, ne kalın kafalı adamsın be?

– *Affedersiniz, pek acele etme. Dikkat buyurunuz, görürsünüz sözüm çıkar mı, çıkmaz mı? Veremezler diyorum, veremezler vesselam.*

– *Vermezler ise ol vakit teşekkî ederiz.*

– *Nafile birader, nafile. Meğer ki kalblere insaf gelmiş ola, o başka.*"[806]

Böylelikle, *Tiyatro* gazetesi açık açık Şirket-i Hayriye'ye "insafsız" demiş olur. Bütün bu olumsuzlukların düzelebilmesi için ise kalbinde insaf ve vicdan olan yöneticilere ihtiyaç vardır. İsminde "hayır" kelimesi geçmesine karşın, hep "şer"le anılan bu idare için, *Tiyatro* gazetesinin attığı bir başlık hayli dikkat çekicidir: "*Şirket-i Şer… Ay Hayriye*"[807] Yazının başlığını "Şirket-i Şeriyye" koyacakken, son anda düzeltmiş gibi davranan gazete, böylelikle iyi bir mizah örneği ortaya koyar.[808]

Vapur şirketinin Rumeli-Anadolu ayrımı yapması, dönemin pek çok mizah gazetesinde işlenmiştir. Bu konuyu ele alanlardan biri de *Hayâl*'dir. Rumeli tarafına işleyen vapurlardan biri tamire çıktığında, yerine Anadolu tarafının en âlâ vapuru tahsis edilirken; Anadolu vapurlarından biri tamire gitse, yerine gelen vapur eski ve yavaş olur. Bir İstanbullu ağzından neşredilen varakada, bu meseleye şöyle değinilmiştir:

"*Canım Karagöz! Şirket-i Hayriye'nin Rumeli cihetine işlenen vapurlardan birisi tamir olmak üzere tatil edildiği gibi, yerine Anadolu tarafina mahsus*

---

806 **Tiyatro,** nr. 69, 5 Şubat 1874, (10 Muharrem 1292), s. 2-3.
807 **Tiyatro,** nr. 13, 13 Mayıs 1874, (1 Mayıs 1290), s. 3.
808 "Şirket-i Hayriye" terkibinin sahipleri Fuad ve Cevdet Paşa'lardır: "*İlk Türk kadın yazarı Fatma Aliye Hanım'ın (1862-1934) 'Cevdet Paşa Zamanı' adlı eserinde bu girişim şöyle anlatılmaktadır: ' Fuad Paşa ile Cevdet Paşa Bursa'da bulundukları sırada zamanlarını boş geçirmeyip iki önemli eser meydana getirmişlerdir. O zamana kadar Osmanlıca dilbilgisi kurallarını toplayan bir kitap bulunmadığından 'Osmanlıca Kaideleri' adlı eseri yazmışlardır. Bir de Avrupa'da daha önceki yıllarda tatbik edilen anonim şirket şeklini halka göstermek ve Boğaziçi'ne gidip gelenlere kolaylık olmak üzere bir vapur şirketi kurmayı düşünüp bu şirketi tesise dair bir nizamnâme kaleme almışlardır. Bu iki önemli eseri Bursa'da bir aya yakın bir süre beraberce bulundukları sürece meydana getirip İstanbul'a dönmüşlerdi. İstanbul'a geldiklerinde derhal işe koyulmuşlar ve bu şirkete de 'Şirket-i Hayriye' ismini vermişlerdir."* **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik işletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul 1994, s. 163.

olan vapurların en âlâsı bi'l-intihâb tayin ediliyor da, Anadolununkiler aksi muamele olunuyor?"[809]

Bu durumun sebebini bir türlü anlayamayan okuyucu, şikâyetini bir örnekle de açıklamak ister. Anadolu tarafına çalışan 21 numaralı vapur tamire çıkınca, yerine Rumeli vapurlarından biri tahsis edilir. Ancak bu vapur, o kadar yavaştır ki akşam, köprüden hareket etmesine karşın, neredeyse gece vakti Beykoz'a varmıştır. Kendilerine yapılan hazmedemeyen Anadolu ahalisi, hizmette eşitlik istemektedir.

19 Ağustos 1874 tarihli *Hayâl*'de ise işin içinden bir türlü çıkamayan, bu eşitsizliğe mana veremeyen insanlara karşı, şu cümle kurulmuştur: "*Şimdi itibar Avrupa'ya. Rumeli tarafı da Avrupa kıtasında bulunduğundan, en güzel vapurların o tarafa tahsis edileceği de tabiîdir. İşte müşkülünüzü hallettim.*"[810] Böylelikle, gazetelerde sürekli gündemde kalan ve anlaşılamayan bir konunun, mizahi sebebi bulunmuş olur.

Anadolu- Rumeli tarafı eşitsizliği öyle bir hâle gelmiştir ki Şirket-i Hayriye'nin, Anadolu ahalisi için yaptığı her iyiliğin altında bir "şer" gizli olduğuna inanılır. Yeni boyanan bütün vapurların Anadolu tarafına verildiğini fark eden *Hayâl* gazetesi, bu durumun iyi gibi gözükmesine karşın, aslında ne kadar kötülük içerdiğini şu şekilde açıklar:

"- *Dur! Dur! Yeni mi boyanmış dedin? Öyle ise boyasının yarısı ahalinin üstüne başına bulaşsın diye verilmişlerdir. Hem Rumeli ciheti müşterilerinin burunları boya kokusuna alışık olmadıklarından, bir vapur yeni boyandı mı onu tutup Anadolu'ya vermek kaidedir.*

- *Sahîh öyle Karagöz. Bir iki gündür otuz dördü de almışlar, yerine yeni boyanan yirmi sekizi vermişler.*

[809] **Hayâl,** nr. 89, 12 Ağustos 1874, (31 Temmuz 1290), s. 2.
[810] **Hayâl,** nr. 91, 19 Ağustos 1874, (7 Ağustos 1290), s. 3.

– Dedim a. Şirketin merâmı Anadolu'ya güzel vapur vermek değil, burunlarını boya kokusuna alıştırmak ve üstlerini başlarını berbâd etmek. Neyse ben yine duamdan vazgeçmem: Allah bizi onun elinden, onu da bizim dilimizden kurtarsın.
- Amin Karagöz! Amin!"[811]

Görüldüğü gibi, Şirket-i Hayriye'nin yarattığı bu eşitsizlikten "bıkıp usanan" ahali, çareyi ondan kurtulmak için dua etmekte bulur.

İlk dönem mizah gazetelerine göre, Şirket-i Hayriye, hiçbir zaman Üsküdar ahalisine gereken değeri vermemiştir. Bu yüzden, *Meddah* gazetesinde şu cevapsız sorular sorulur:

"*Boğaziçi ile Kadıköyü'ne güzel ve yeni vapurlar veriliyor da Üsküdar'a çürükleri dayanıyor. Niçin?*"[812] "*Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'ne işleyen vapurlarında oldukça nezâfet görülüyor da Üsküdar'a işleyen vapurlarda buna dikkat edilmiyor. Niçin?*"[813]

Bu soruların cevabı, gazeteler tarafından, hiçbir zaman tam manasıyla verilememiştir. Üstelik mizah gazetelerine göre, Şirket-i Hayriye'yi çok kızdırmamak gerekir. Sonrasında olacaklar İstanbulluları daha güç bir duruma sokabilir:

"*Ey Boğaziçi ahalisi! Şirket-i Hayriye'yi o kadar taciz etmeyin. Şirket size mürüvvet ediyor. Adeta acıyor da Çaylak'ın hâtırına gelen bir şey var da onu yapmıyor. Ya –kulağına kurşun- şirket kızar da nedir bu ahaliden çektiğim, keyf bu ya bundan sonra müşteri nakl etmeyeceğim diye vapur işletmezse ne*

[811] **Hayâl,** nr. 139, 3 Şubat 1875, (22 Kanunusani 1290), s. 3.
[812] **Meddah,** nr. 9, 22 Mart 1875, (14 Safer 1292), s. 3.
[813] **Meddah,** nr. 19, 27 Nisan 1875, (21 Rebiülevvel 1292), s. 3.

yaparsınız! İmtiyâzınız yok ki vapur işletebilesiniz. Sözünüz geçmez ki şirkete vapur işlettiresiniz."[814]

Çaylak da Şirket-i Hayriye ile alay eden gazetelerin arasına katılmış ve durumu daha farklı bir üslûpla eleştirmiş olur.

3.1.1.5 Vapurların Haddinden Fazla Yolcu Alması

Gazeteler halkın birer yansıması olduğundan, bu yayınlardaki yazılardan yola çıkarak, İstanbulluların Şirket-i Hayriye'den ve hizmetinden pek memnun olmadığını söyleyebiliriz. Bu memnuniyetsizliğe dair, 1871 senesinin Haziran ayına ait *Letâif-i Âsâr*'da neşredilmiş bir yazı, *Aferin Şirket'e* başlığını taşır. Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışının sene-i devriyesi şenliği için Şirket-i Hayriye'nin tahsis ettiği vapurlardan bahsedilen metinde, haddinden fazla yolcu almanın ne gibi sonuçlar doğurduğu ele alınmıştır. Şenliği izlemek için gelmiş seyircilerle dolu olan vapur, fazla yüklü olmasına rağmen, yolu üzerinde bulunan bütün iskelelere uğrayarak yolcu almıştır. Yeni binenlerin ise oturacak yer bulmaları imkânsızdır. *Letâif-i Âsâr'*daki yazının sahibi, şayet bir Şirket-i Hayriye memuru yahut kaptanı görmüş olsaydı, oturmak için başına çıkmaya kararlı olduğunu söyleyerek, durumun ciddiyetini anlatmaya çalışır:

"*Vapur zaten tahammülünden ziyade dolmuşken, öteki iskelelerin her birisinden birçok yolcu girip, vapurun derûnundan başka, ateşçilerin olduğu mahal ile davlumbazlara kadar balık istifi gibi doldu. Hatta bendeniz bir yer bulamadığımdan ol kadar rahatsız oldum ki, eğer ol vakit şirket memurlarından biri bulunmuş olsaydı, her bir şeyi göze aldırıp, mutlaka başına çıkıp oturacaktım; ama bırakmazmış. Bırakmazsa yer bulsunlar. Böyle herkesin parasını alıp da oturacak yer vermeyen idârenin başına çıkıp oturmada benim değil, bütün seyircilerin hakkı vardır ammâ şirket buna da aldırmaz, ehemmiyet vermez imiş. Bütün gün çekilen meşakkatlerden, edilen*

[814] **Çaylak,** nr. 98, 13 Ocak 1877, 1 Kanunusani 1292, 27 Zilhicce 1293, s. 1-2.

şikâyâtın hepsi de bîhûde gidiyor ya hiç olmazsa bununla olsun teşekkî ederiz."[815]

Şirket-i Hayriye'nin, şikâyet dinlemezliği, kendi başına buyrukluğu ve yolcuların rahat ve güvenliğini sağlayamaması, dönem gazetelerinde bu tip yazıların çıkmasına sebep olmuştur.

Şirket-i Hayriye'nin, imtiyaz müddetinin on sene daha uzatılması sırasında oluşturduğu nizamnâme, 31 Aralık 1872 tarihinde yayımlanır; fakat *Diyojen* gazetesi bu nizamnâmeyi neşretmede şirketten önce davranır. 8 Temmuz 1871 tarihli *Diyojen*'de, Şirket-i Hayriye için mizahi bir nizamnâme neşredilmiştir. Şirket-i Hayriye'nin nizamnâmesiymiş gibi sunulan metin, aslında gazete tarafından oluşturulur. Alay yoluyla, Şirket-i Hayriye'yi eleştirmeye karar veren gazete, kendisine böyle bir yol seçer. Yedi maddeden oluşan nizamnâmenin son maddesi Derûn-ı Köprü vapurları hakkındadır. Nizamnâmenin ilk maddesi, vapurlara haddinden fazla yolcu alınması ile ilgilidir:

"*Köprüden Kabataş'a kadar nevl otuz para olduğu halde, mevki hâlâ kırk para olduğundan ve mevki mahallinden başka yerde oturmak şöyle dursun ayak üzere durabilecek yer bulabilene bir milyon aferin mükâfâtı verilecektir.*"[816]

Vapurlardaki izdihâm ve kalabalık öyle bir boyuta gelmiştir ki oturmak bir tarafa, ayakta durabilmek bile zordur. Diyojen, ilk madde ile vapur kalabalığını ince bir alayla eleştirmiş olur.

Yolcuların mağduriyetlerine idarenin çözüm araması ve bulması gerekirken, bu işin mizah gazeteleri tarafından üstlenilmesi ise bir başka ilginç durumdur.

---

[815] **Letâif-i Âsâr,** nr. 33, 27 Haziran 1871, 9 Rebiülahir 1288, 15 Haziran 1287, s. 1-2.
[816] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

Diyojen gazetesi, izdiham ve aşırı kalabalık[817] yüzünden, vapura binemeyip iskelede kalan yolcular için bir çözüm yolu bulmuştur. Buna göre, köprüdeki bilet satış mahallinden Yemiş İskelesi'ne bir telgraf hattı çekilir ve bu vasıtayla idare memurları haberleşirse, bütün bu olumsuzluklar son bulacaktır. Sadece bununla kalınmayıp, her vapur için başka başka bilet verilirse her şey normale dönecektir :

> "*Efendim bu vapurların her birinin ne kadar nüfûs alabileceği bilinip, her vapur için verilecek biletler ona göre füruht olunmalı. Meselâ Fener vapuru köprüden hareket ettikte ne kadar yolcu alabileceği evvelce bilinerek, telgraf postasıyla hemân Yemiş İskelesi'ne malumât verilip vapur-ı mezkûrun tahammülüne göre daha ne kadar yolcu almak lâzım gelir ise ol mikdârı kabûl olunup ziyâde bilet satılmamalıdır.*"[818]

Her vapurun alabileceği yolcu sayısı belli olur ve bilinirse, ayrıca köprüden vapura binen yolcunun da sayısı bilindiği takdirde, geriye ne kadar yolcu alınabileceği ortaya çıkacaktır. Köprüdeki memur, bu durumu Yemiş İskelesi'ndeki görevliye ilettiği zaman, bu görevli de ona göre bilet satacak, böylelikle yolcular ellerinde biletleriyle iskelede mahsur kalmayacaklardır. Bilet alamayan yolcular içinse diğer vapur devreye sokulacaktır. Bu basit çözümü sayfalarında neşreden gazete, belli ki Derûn-ı Köprü idaresinin, kendisinden bu konuda akıl almasını istemektedir.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede seyyaha, kılavuzu olan adam Boğaziçi'nde ikamet eden bir kişiyle görüşebilmesi için randevu ayarlar. Ancak Boğaziçi'ne gidebilmek için vapura binmek gerekir. Kabataş iskelesinden vapura binmek isteyen seyyah, gördükleri karşısında şaşkına döner:

---

[817] Derûn-ı Köprü vapurlarındaki kalabalık sadece mizah gazetelerince değil, aynı zamanda dönemin ciddi yayınlarında da ele alınmıştır: "*Derûn-ı Köprü vapurları fena halde kalabalıkla gidip geliyorlar. Maazallah memul olan tehlikenin zuhurundan evvel bir çaresine bakılmak iktiza eder. Bu da vapurları çoğaltıp o kadar doldurmamakla ve kaptanların iyâb u zihâbda dikkat etmesiyle olur. Yemiş İskelesi mevkiine dahi bir iki pencere açılıp halkı zulümden kurtarmalıdır.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 318.

[818] **Diyojen,** nr. 87, 27 Ocak 1872, (15 Kanunusani 1287), s. 4.

"İskelenin başında bulunan barakada karı erkek birçok adamlar birikmiş vapuru bekliyorlardı. Bir de aralarına girip bir müddet bekledikten sonra vapur geldi. Herkesle beraber biz de dâhil olduk. Lakin bir derecede kalabalık var idi ki ne duracak ve ne oturacak mahal var hele güç hâl ile biz de sığar sığmaz bir tarafa sığıştık birkaç iskeleye daha uğradı. Her iskeleden birçok adamlar giriyordu. O derecelerde ki vapur tahammülden iki kat ziyade doldu."[819]

Derûn-ı Köprü vapurlarına haddinden fazla yolcunun alınması ve oluşan izdiham hakkında yazılmış bir muhavere ise 21 Ocak 1874 tarihli *Hayâl*'de neşredilir.[820] Hacivat'ın konuşmasıyla başlayan muhavereden, onun, bu vapurları kullanarak Ayvansaray'a gittiğini öğreniyoruz. Yolculuk esnasında pek çok zorlukla karşılaşan Hacivat, en çok da iskelelerden aşırı yolcu alınmasından şikâyetçidir. Balık istifi halinde Yemiş İskelesi'nden binen yolcular izdihama sebep olmuşlardır. Vapurun her iskeleye uğrayıp çok miktarda yolcuyu boşaltmasına rağmen, kalabalık bereketlidir. Vapur bir türlü tenhalaşmaz ve rahatlayamaz. Gerçekte ise o gün, Derûn-ı Köprü vapurlarının en tenha zamanıdır. Bunu vapurdaki bir yolcunun şu sözlerinden anlıyoruz:

"*Balat'tan Hasköy'e giderken iki kişi beyninde şu vechile bir mukâleme vukû' buldu. Bunlardan biri diğerine 'Cânım bugün vapur biraz kalabalıkça idi.' dedi. Diğeri de 'Galiba sen bu vapurlara hiç binmemiş olmalısın. Bugün*

---

[819] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 23, 25 Haziran 1873, /(13 Haziran 1289), s. 3-4.

[820] Halbuki, vapurlara haddinden fazla yolcunun alınmaması ve buna benzer kurallarla ilgili bir talimat 1870'te neşredilmiştir. Buna rağmen, vapur çalışanlarının kayıtsız davranıyor olması ilgi çekicidir: "*Vapur kaptanlarıyla kayıkçıların uymaları gereken kurallar belirlendikten sonra, 1870'te (1287) vapur kaptanlarının görevlerine dair yeni bir talimat yayımlandı. Bu da, hem Haliç'te hem de Boğaziçi'nde seyrüsefer eden kaptanların gerek yolcu alırken, gerek seyir halindeyken ve gerekse iskeleye yanaşırken dikkat etmeleri gereken hususları içeriyordu. Vapurlara haddinden fazla yolcu alınmaması, hareket etmeden önce etrafta kayık olup olmadığının kontrol edilmesi ve vapurların yarıştırılmaması kaptanların görevlerindendi. Bu konularda ihmali görülen kaptanlara para cezaları öngörülüyordu. Herhangi bir kazaya meydan vermemek için yolcuların vapurlara iskeleden binmelerini ve davlumbazın üzerine veya yanındaki siperlere yolcu bindirilmemesini sağlamak üzere her vapura birer zaptiye memuru atanması kararlaştırıldı. Görevi, kurallara aykırı davranan kişileri, memursa ilgili olduğu daireye bildirmek; sivil ise zaptiyeye göndermekti.*" Ali Akyıldız, **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2007, s. 22.

en tenha günüdür. Dizlerime baksana kaç adam oturuyor? Yalnız iki kişi. Onların dizlerinde de ikişer kişiden ziyâde yok, omuzlarım da boş' diye cevâb verdi."[821]

Bir yolcunun, dizlerinde oturan kişi sayısının sadece iki olması ve bu iki kişinin dizlerinde de yalnızca ikişer adamın oturuyor olması, o vapurun gayet tenha olduğunun bir göstergesidir. Böylelikle, bu muhavereden yola çıkarak, 1870'li yılların vapurlarının küçük olması nedeniyle, ihtiyaca tam anlamıyla cevap veremediğini söyleyebiliriz.

Derûn-ı Köprü vapurlarının, "tahammülünden ziyâde" yolcu alması konusunda, mizah gazetelerinde bol miktarda yazı olmasına karşın, dönem okuyucuları, bu konuya dair metinlerin azlığından şikâyetçidir. *Hayâl* gazetesi ise, elinden geleni yaptığını, söyleye söyleye yorulduğunu ve bundan sonra da bu konuda bir şey yazmak istemediğini belirtir; çünkü ne dese kâr etmemektedir:

"*Hayâl, şimdiye kadar o kadar söyledi, o kadar söyledi ki artık söyleyecek söz kalmadı. Tesirini göremediği için sükûtu ihtiyâr etti. Fâidesiz söz söylemekte mana yok a. Ama ahâli rahatsız oluyormuş. Orasını kendileri düşünsünler. Vaktiyle vapur işletilmesi için istid'â takdîm etmeye idiler. Ama bir gün, bir kaza zuhûr eder de batarız diye korkuyorlarmış. Kayıkla gitsinler, kayıkçılar da para kazanacak. Ama denizden korkarlarmış da kayığa binemezlermiş. Karadan gitsinler, on paraya köprü duruyor. Otuz para da yanlarına kâr kalır. Ama o da olmazmış köprüden geçmek de istemezlermiş. Kendilerini sigorta ettirsinler.*" [822]

Derûn-ı Köprü vapurlarında yaşanan aksaklıkları yazmaktan usanan gazete, artık elini eteğini bu işten çekmiş ve ahaliyi de başlarının çaresine bakmaları konusunda uyarmış olur.

---

[821] **Hayâl,** nr. 23, 21 Ocak 1874, (9 Kanunusani 1289), s. 1.
[822] **Hayâl,** nr. 69, 3 Haziran 1874, (22 Mayıs 1290), s. 3.

Derûn-ı Köprü vapurlarının içinin perişanlığı ise şikâyet edilen bir başka konudur. Vapurlara binen hamallardan, yirmi para yük ücreti almak uğruna, müşterilerin rahatsız olmasına sebebiyet verilmesi, gazetelerce eleştirilmiştir:

> "-*Vapurların içini görmüyor musun? Hatta geçen gün, arkalarında ebniye söküntüsü, iki hamal halkı o derece taciz etmekte idiler ki tarif edemem. Para kazanmamak sevdasında olan, yirmi para yük parası alacağım diye, bu makûle yüklü hamalları vapura doldurur da müşterilerini iz'âc eder mi?*
> *– Dedim a birâder, bu bâbda her ne söylesen hakkın var. Benim, bu idâreye bir türlü aklım ermiyor vesselâm.*"[823]

Sırtlarında bulunan molozlarla vapura giren hamallar, zaten kalabalık ve dar olan mekânı, daha da güç durulur bir hâle sokmuşlardır. İdarenin ise, hamalları bu şekilde vapura almaması gerekirken, para kazanmak için, bu duruma müsaade etmesi gazete tarafından eleştirilir.

Vapurların haddinden fazla yolcu alması, bütün müşterileri korkutmaktadır; çünkü yolcu sayısı arttıkça batma riski de artmaktadır. Derûn-ı Köprü vapurları, alması gerekenden fazla yolcuyu taşıyarak hep yoluna devam etmiş, küçük çaplı kazalar yaşansa da, büyük facialara sebebiyet veren kazalar olmamıştır. İşte bu "tuhaf "durum, gazeteleri de meraka sürükler ve *Hayâl*, İstanbul'da sadece bu konuyu düşünerek delirenlerin sayısını açıklama gereği duyar: "*Derûn-ı Köprü vapurlarının nasıl batmadıklarına akıl erdirmek istemekten 007, 395.*"[824] Gazeteye göre, vapurların bu durumuna akıl erdiremeyen, tam yedi bin üç yüz doksan beş kişi, bu uğurda aklını kaybetmiştir. Böyle bir nükteyle, Derûn-ı Köprü idaresi ile alay eden gazetenin, aynı zamanda bu durumu şaşkınlıkla karşıladığını da görmüş oluruz.

---

[823] **Hayâl,** nr. 115, 11 Kasım 1874, (30 Teşrinievvel 1290), s. 3.
[824] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 3-4.

3.1.1.6 İntizamsızlık ve Çekilen Güçlükler

Şirket-i Hayriye vapurlarının intizamsızlığı, ilk dönem mizah gazetelerinin en çok üzerinde durduğu konulardandır. Vapurların ilan edilen saatlerde kalkmıyor olması, şirketin bir düzene sokulmasını gerektirir. Vapurun saat kaçta geleceği, kaçta hareket edeceği konusunda, kimse bilgi sahibi değildir. Öyle ki saatleri, aslında Şirket-i Hayriye'nin bile bilmediği dile getirilir:

"*Saat on biri çeyrek geçerek köprü üzerinde.*
- Nereye gideceksiniz?
-Vaniköyü'ne. Siz!
-Beykoz'a gideceğim.
- Acaba vapur kaçta gelecek!
- Orasını kim bilir.
- A canım postası on bir buçukta değil mi!
-Öyle ama Üsküdar'a bir postası var, daha gelmedi.
- Ne zaman gelecek, ne zaman hareket edecek!
- Ne ben bilirim, ne sen. Belki Şirket bile bilmez."[825]

On bir buçukta kalkması gereken vapur, saat on biri çeyrek geçiyor olmasına karşın hâlâ Üsküdar'dan gelememiştir. Üstelik hava şartlarının uygunsuzluğundan dolayı, vapurun Beykoz'a gidemeyebileceği bilgisi ortada dolaşır. Yolcular ise " Hava fena olmakla niçin gitmez. Bu kayık değil ya?" diye düşünmektedir. Kısacası, vapurlar yolcuları çaresiz bırakmıştır.

Saatlere uyulmadığı için, *Letâif-i Âsâr*'ın insanlara önerisi şu şekildedir: "*İki ahbab beyninde birleşmek için olunan mukâvele mahalli şirket vapuruyla gidilecek yer ise vakit tayin etmemek lâzımedendir.*"[826] Görüldüğü gibi, Şirket-i Hayriye vapurlarının verdiği güvensizlik yüzünden, insanlar buluşma saatlerini bile tam

---

[825] **Terakki,** nr. 13, 10 Ocak 1870, 18 Şevval 1287, 29 Kanunuevvel 1285, s. 2-3.
[826] **Letâif-i Âsâr,** nr. 15, 14 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 6 Nisan 1287, s. 4.

olarak tayin edememektedir. Bu durum ise *Letâif-i Âsâr*'da şu soru ile eleştirilir: "*Şirket vapurlarının taht-ı intizâma alınması mı, yoksa müddet-i imtiyâzı mı karîbdir?*"[827] Bu cümleden, yolcuların beklentisi ile şirket çalışanlarının beklentisinin bambaşka olduğunu çıkarıyoruz. Yolcular, vapurlar ne zaman düzene girecek diye düşünürken, Şirket-i Hayriye'nin başındakiler imtiyaz süresini daha kaç sene uzatabileceklerinin peşindedir.[828] *Letâif-i Âsâr*, böyle bir soru yönelterek neredeyse "Kasap et derdinde, koyun can derdinde." demek istemiştir.

Akşamları Anadolu tarafına giden son vapurun saati, Şirket-i Hayriye tarafından ilanlarda on bir buçuk olarak duyurulmuştur. Bu son vapur genelde saatinde kalkmayıp, daha geç hareket ettiğinden ve herkes vapurun huyunu bildiğinden, insanlar ağır davranarak köprüye gelir. Bazen evdeki hesap çarşıya uymaz, geç kalkacağını zannettikleri vapurun saatinde kalktığını görürler:

> "*Akşamları son Anadolu tarafına giden vapurun vakt-i hareketi her ne kadar ilan varakalarında on bir buçuk yazılmış ise de vapur-ı mezkûr Salacak iskelesine ve şamandırada bulunan üç vapur müstesna olarak vapurların azlığından, bir seferî olduğu cihetle on bir buçukta köprüye gelip ve bazı, suların fenalığı cihetle köprüye güç yanaştığından, bu vapurun on bir buçukta kalkmayacağı misillü, herkes vapurun saati geçirdiğini bildiği cihetle, köprüde beklememek için, biraz ağır gelmesi lazım gelecek ve fakat Salacak yolcusu az ve sular dahi iyi olup, vapur ol geldiği halde, hemân saatinde hareket eylediğinden, akşamüzeri yolcuları, Üsküdar vapurlarına istif edilecektir.*"[829]

---

[827] **Letâif-i Âsâr,** nr. 22, 2 Haziran 1871, 13 Rebiülevvel 1288, 21 Mayıs 1287, s. 4.

[828] Şirket-i Hayriye'nin ilk imtiyaz süresi yirmi beş yıldı; fakat süre dolmadan, on yıl daha uzatma ihtiyacı duyulmuştur: "*Şirket-i Hayriye 1288 (1872)'de imtiyaz suretini on yıl daha uzatmış ve bu uzatma fermanıyla birlikte 47 maddelik bir nizamnâme de yayınlamıştır. Bu nizamnâme şirketin bilinen en eski nizamnâmesidir.*" Tevfik Çavdar, "Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriye)", **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi 1. Kitap,** Der. Yiğit Gülöksüz, ODTÜ, Ankara, 1981, s. 172.

[829] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

Görüldüğü gibi, Şirket-i Hayriye'nin bu düzensizliği insanların yaşamını da etkilemiş ve İstanbullular ne yapacağını şaşırmıştır. İstanbullu, saatinden önce köprüde olursa vapuru çok fazla bekleyebileceği gibi, bazen de biraz geç gitmek vapuru kaçırmaya sebep olmaktadır. Bu durum karşısında İstanbul insanı bir davranış geliştirememiştir.

Gazetelere göre, vaktinde hareket etmeyen şirket vapurları acınacak durumdadır. *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesinin 23 Eylül 1871 tarihli nüshasında, *Acırız* başlığıyla verilen yazıda, bu soruna değinilmiştir: "*Şirket vapurları vaktinde hareket etmek için saatlerini düzelttirecek bir saatçi bulamadıklarına.*"[830] Cümlenin sonuna başlıktaki "acırız" ifadesini getirdiğimizde ise söylenmek istenenle karşılaşırız.

Fevâid \ Aziziye idaresiyle alay etmek maksadıyla neşredilen metinlerden biri *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesinde görülür. Gazete, 30 Eylül 1871 tarihli nüshasında yayımladığı metinde, idarenin yanındaymış gibi görünmekle beraber, aslında mizahi bir üslûpla onu yerer. Bir İstanbullu ağzından neşredilen varakadan yola çıkan gazete, bu vapur idaresinin iskele yaptırmak yerine, yolcularını denizin ortasından kayıklarla aldırmasını eleştirir. İstanbullu, Ayastefanos'a gitmek için bir vapura biner; fakat vapurun etrafı, Samatya açıklarında kayıkçılar tarafından sarılır. Bu duruma bir türlü akıl erdiremeyen yolcu, batıyoruz zannıyla telaşa düşer. Daha sonra maksadın başka olduğunu anlayınca ferahlar; fakat idarenin Samatya'ya neden bir iskele yaptırmadığını da bir türlü anlayamaz. İşin içinden çıkamadığı için bu durumu *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesine sormak ister ve varakasını gönderir. Gazetenin bu varakaya cevabı ise hayli ilgi çekicidir. İdarenin iskele yapabilmesi için para gereklidir, bu para vapura binen yolculardan temin edilir; fakat iskele yapmak için yeterli para bir türlü toplanamaz. Dolayısıyla, idarenin iskele isteğine cevap verebilecek maddi durumu yoktur. *İbretnümâ-yı Âlem,*bu durumda yapılabilecek tek şeyin Samatya kayıkçılarına güvenmek olduğunu belirtir ve kayıkların kolay kolay batmayacağını söyler. Şayet kayık batsa da telaş etmeye gerek yoktur; çünkü can simitleri batan kayıktaki yolcuları kurtarmak için hazır beklemektedir. Böyle bir kazayla karşılaşıldığı esnada, kaptan hemen can simitlerini denize atar ve yolcular da

[830] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

kurtulur. Bu yüzden "lafı çoğaltmanın" hiç gereği yoktur. Fevâid \ Aziziye idaresi ne istiyorsa onu yapacaktır. İsteyen binmeli, istemeyen binmemelidir. Bütün bu değerlendirmeleri yaptıktan sonra gazete Fevâid \ Aziziye idaresine de bir uyarıda bulunma ihtiyacı duyar ve şunları söyler:

> "*Anladın ya şimden sonra hiç korkma, senin tarafından dâima ben cevap veririm ama nasıl kızılmaz a babam. Artık canıma yetti. Her şeye karışmaya başladılar, çünkü bu herze vekillere yüz vermeye gelmez. Sen bildiğinden geri kalma. Bak Şirket'in vazifesi oluyor mu, sen de onun gibi ilişiksiz ol da her işittiğin söze bakma vesselam.*"[831]

Böylelikle gazete, idarenin avukatlığını yapıyor gibi görünür. Aslında bütün bunlar, Fevâid \ Aziziye vapurlarının nizamsızlığı ve paraya kıyamazlığı ile alay etmek için yazılmıştır.

Şirket-i Hayriye vapurlarının, ilan edilen saate karşı riayetsizlikleri, gazetelerde çok sık tekrarlanan bir meseledir. *Letâif-i Âsâr'*da ise bu sorun şöyle dile getirmiştir: "*Önünü ardını gözetmez, kazazedegâna acımaz, müşterisini beklemez, vakt ü saatini bilmez, kendi bildiğinden geri kalmaz Şirket kaptanları.*"[832] Şirket-i Hayriye'nin kaptanlarına yüklenen ve onları "acımasız", "merhametsiz", "disiplinsiz" olarak gören gazete, yakıştırdığı bu sıfatlarda kendini haklı görmektedir; çünkü idare, sağlıklı bir hizmet sunamamaktadır.

Şirket-i Hayriye ile Aziziye idaresinin karşılaştırıldığı yazılardan biri, *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesinde görülür. Bu iki idarenin birbirine "ilave edileceğine" dair çıkan bir söylentiyi değerlendiren gazete, Fevâid \ Aziziye vapurlarının intizamsızlığından[833] da yakınmış olur:

---

[831] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 17, 30 Eylül 1871, 15 Recep 1288, 18 Eylül 1287, s. 2-3.
[832] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 2 Ekim 1871, 17 Recep 1288, 20 Eylül 1287, s. 2.
[833] Bahsi geçen intizamsızlık hakkında dönemin ciddi gazetesi Basiret'te de cümleler görülür: "*Muhal iki kısım olup birine muhâl-i hakîki, birine de muhâl-i âdî denilir. Muhâl-i hakîki malûm, muhâl-i âdî dahi yapılması evvelemirde muhal görünür iken bazı vasıtaların kuvvet ve muavenetiyle yapılabilen şeylerdir. Meselâ evvel buradan bir adam Bağdat ile muhabereyi düşünür ise muhal der idi. Şimdi ise*

> "*Şimdi şu ilâvede iki tarîk vardır. Şöyle ki Şirket'in hem muntazam ve makbul halleri var hem meknuz ve nizamsız halleri. Fevâid'in de öyle. Eğer Fevâid, Şirket vapurlarıyla berâber muntazam âdetlerini de alıp, kendi intizâmsızlığını bir tarafa atarsa işte o vakit hem (iki sıkımdan bir müstakim çıkar) kâidesi meydana gelir hem de halkın dilinden kurtulur. Yok bilakis yalnız Şirket'in yolsuzluk ve nizâmsızlığını alıp da kendi intizâmını bırakırsa artık vay Fevâid müşterilerinin hâline vay bu vapur hakkında işitilecek sözlere.*"[834]

Her iki vapur kumpanyasının olumlu ve olumsuz tarafları vardır. Gazetenin isteği, bahsi geçen birleşme gerçekleşirse, kumpanyaların birbirlerinin olumlu taraflarını alarak iş yapmalarıdır.

Halkın, vapurlar hakkındaki şikâyetleri çeşit çeşittir. Kimi zaman, kömür alma zamanının uygunsuzluğuna dair şikâyetlerle de karşılaşırız:

> "*Kadıköyü'ne işleyen vapurlar kömürlerini yolcular girip çıktıkları vakit alıyorlarmış da bunun için Kadıköy ahâlisi La Turquie'ye şikâyet etmiş. O da vapurların esnâ-yı hareketlerinde kömür almaları münasebetsizdir. Hâlî bir vakitte alsalar olmaz mı filan diye bir takım efkâr beyân etmiş… Tuhaf, vapurlar hâlî vakitte kömürü ne yapacak? Kömür yolda lazım olacak onun için esnâ-yı harekette alırlar, yoksa hâlî vakitte alsınlardan murad kömür mübayaa etsinler demek midir.*"[835]

Ortada, Kadıköy ahalisi tarafından edilen haklı bir şikâyet varken, *Diyojen* gazetesinin ahalinin yanında değil de, kumpanyanın yanında olması ve onun tarafını

---

icra olunduğu görülüyor. İşte böyle şeylere muhâl-i âdî denilir. Yüz bir kalıba döküldüğü halde intizamsızlığı izale olunamayan idâre-i mezkûre vapurlarının ıslahı, elli sene evvel Bağdat'la muhabereye benzer muhâl-i âdî hükmü alıyor. İmkân ve adem-i imkân bilinmek üzere lütfen ve cidden bir tecrübe edilmesini idârenin vicdân-ı hamiyetine ihaleden başka elden ne gelir?" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 289.

[834] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 33, 8 Kasım 1871, 24 Şaban 1288, 27 Teşrinievvel 1287, s. 3.

[835] **Diyojen,** nr. 79, 29 Kasım 1871, (17 Teşrinisani 1287), s. 1-2.

tutması ilgi çekicidir. Muhtemelen, gazetenin bu tutumu, hoşlanmadığı La Turquie ile ilgilidir. Sahibi Bordeano olan bu gazetenin, Kadıköy vapurlarını eleştiriyor olması, *Diyojen*'in hoşuna gitmemiş olacak ki idareyi savunup, ahaliyi de haksız çıkarmıştır.

Tarifelerdeki tutarsızlığa ve vapurların düzensizliğine dair neşredilmiş bir muhavere 23 Ocak 1872 tarihli *Diyojen*'de görülür. Kimi iskelelere uğramadan geçen vapurlar yüzünden, yolcular saatlerce beklemekte ve orada mahsur kalmaktadır. Gazete ise idarenin hizmetini sorgulama gereği duyar:

> "-*A canım ne diyeceğimi ben de şaşırdım. Niçin şaşırdım bilir misiniz? Şunun için şaşırdım ki herhangi sabah Ayakapısı İskelesi'ne gittim ise Eyüp'ten gelen vapurlar uğramayarak zavallı müşterileri bırakıp gitmekte olduğundan bunun ne kumpanyası olduğuna bayağı şaşıp kalıyorum.*
> *-Be adam şaşacak ne var. Basbayağı kumpanyadır işte. Yedi kıta vapuru da var. Ebnâ-yı vatana hizmet etmektedir.*
> *–Amma hizmet ha. Ama ne hizmet. Öyle bir hizmet ki herkesi bî-huzûr edercesine.*
> *-Ne demek?*
> *-Ne diyeyim umûmun rahatını….*
> *– Acayip! Sebep?*
> *– Sen var sebebini saat ikiye kadar Yemiş İskelesi'nde taht-ı mahbûsiyette kalan müşterilerden sor.*"[836]

Şirket-i Hayriye'de görülen nizamsızlığın, aynı şekilde Derûn-ı Köprü vapurlarında da olduğunu söyleyebiliriz. İstanbulluların, ister Boğaziçi, ister Haliç olsun, 1870'li yıllardaki deniz ulaşımından pek de memnun kalmadıkları ise âşikârdır.

Derûn-ı Köprü idaresinin büyük sorunlarından biri, vapur tarifelerindeki tutarsızlıklardır. Halıcı İskelesi önünde bekleyen vapur, nereye gideceğini tam olarak

---

[836] **Diyojen,** nr. 86, 23 Ocak 1872, (11 Kanunusani 1287), s. 3.

bilememektedir. Kamarot, Eyüp'e gidilmeyecek, doğrudan köprüye ulaşılacak diye yolculara duyurur. Ancak müşteriler, köprüdeki biletçinin, vapurun Eyüp'e de uğrayacağını söylediğini iddia ederler. O sırada makine dairesinden dışarı hava almaya çıkan makinist, muhavereye dâhil olur ve Eyüp'e gidileceğini söyler. Kaptansa aksini iddia etmektedir. Vapurun dümencisi de lafa karışarak, makinistin tarafını tutar ve tarifede, Eyüp'e gidileceğinin yazdığını söyler. Bu tartışmalardan bir netice alınamayınca, kaptan çareyi tarifeyi istemekte bulur. Tarife ise bünyesinde pek çok çelişkiyi barındırır:

> "*Kamarot (Tarife getirerek bağıra bağıra)- İşte tarife, işte ama bundan da bir şey anlaşılmıyor. 'Sekiz numaralı vapur dördüncü seferinde Eyüp iskelesine ister ise uğrayacak, istemez ise uğramayacak.' diyor.*
> *Kaptan- İşte gördün mü, kim haklı imiş? İster isem giderim, istemez isem gitmem.*"[837]

Böylelikle, biraz abartılı da olsa, Derûn-ı Köprü idaresi kaptanlarının ne kadar keyfî davranabildikleri ve bu durumun yol açtığı meseleler, mizahî bir muhavere ile dile getirilmiş olur.[838]

Şayet, yolcunun "marka"[839] almaya vakti kalmamışsa ve vapuru kaçırmamak uğruna, denize düşmek tehlikesi ortada iken vapura atlamışsa, o zaman çok bir zor durumla karşı karşıya kalır. Bu sorunu yansıtan bir yazı ise *Tiyatro*'da neşredilmiştir. Beşiktaş'tan binen ve markası bulunmayan yolcu, durumuna çare aramaktadır:

---

[837] **Diyojen,** nr. 116, 8 Mayıs 1872, (26 Nisan 1288), s. 3.

[838] 1872 senesinde neşredilen imtiyâz şartnâmesinde ise vapurların hareket vakitlerinin değişmeyeceği, değişse bile müşterilere haber verileceği yazılıdır: "*Beşinci Madde- Esnâ-yı sayf ve şitâda iskelelere işleyecek vapurların vakt-i hareketleri gazeteler ile ilan olunup bu ilandan sonra asla tebeddül etmeyecek ve istenilir ise vapurların vakt-i seyr ü hareketlerini mübeyyin bir risale dahi bastırılıp sattırılacaktır.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s. 101.

[839] "*İlk biletlerde bir marka yöntemi vardı. İskeleden girenler bir marka alıp vapura binerlerdi. O zamanlar, böyle gişe yöntemi olmadığından, biletler vapurda satılırdı. Biletçi, yolcudan markayı alır ve ona göre teneke kutularda deste deste duran biletlerden verirdi. Bu biletlerde iskele ismi yoktu. Bedros Azeryan Efendi döneminden sonra marka usulü kaldırılarak, iskele isimleri yazılı uzun tipte biletler çıkarıldı.*" **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yay., İstanbul, 1994, s. 179.

“- Bunun çaresi?

– Bunun çaresi üç kuruş otuz para verirsen ve Büyükdere’den girmiş olursan.

– A kuzum Beşiktaş’tan girdiğimi görmedin mi?

-Gördüm ama çare? Nizâmımız hâricindedir a kuzum.

-Pek âlâ! Gel biletçi! Şuradan bana bir Büyükdere bileti ver.

-Vay efendim! Maşallah! Akşam Büyükdere’de mi idiniz.

– Değildik ama nizâmınız mûcibince Büyükdere’de imişiz.”[840]

Şirket-i Hayriye’nin bu “tuhaf nizâmı”, aslında Büyükdere’de hiç bulunmamış birini, oradan vapura binmiş gibi göstermiştir. Gazete ise bu garip durumla, haklı olarak alay etmektedir.

Dar ve kalabalık vapurlar hakkında gazetelerin ettiği şikâyetler kâr etmeyince, bu sefer de tersine hareket edilir. *Hayâl* gazetesi, “taşa bile tesir edecek” sözlerden sonra, Derûn-ı Köprü idaresinin bir şey yapmadığını görünce, senâ ve sitâyişte bulunmaya karar verir. Belki bu yolla idare hâlini düzeltir diyerek, umutla övgüye başlar:

“*Vapurlarda nizâm ve intizâm yok diyoruz. Lakin hiç düşünmüyoruz ki nizâm olsa bakalım ahâli riâyet edecek mi? Ahâli riâyet etmediği hâlde, idâre ihtiyâr-i külfetle vaz’ ettiği nizâmı kime dinletecek. Meselâ, Derûn-ı Köprü vapurlarının kalabalığından ve darlığından şikâyet ederler, yine vapurlarda bir tarafa büzülüp oturmazlar da kollarını ayaklarını uzatıp otururlar. Sonra da vay niçin ayağıma bastın diye birbirleriyle kavga ederler. Buna idâre ne yapsın?*”[841]

Aslında, yolcuların ayaklarını uzatıp da oturması olanaksızdır; çünkü vapurlar o kadar dar ve kalabalıktır ki müşterinin böyle bir lüksü olamaz. Ancak, *Hayâl*

---

[840] **Tiyatro,** nr. 63, 6 Ocak 1874, (28 Kanunuevvel 1290), s. 1-2.
[841] **Hayâl,** nr. 25, 28 Ocak 1874, (16 Kanunusani 1289), s. 2.

gazetesi, idare belki söz dinler umuduyla, her şeyi ters göstermekte ve güya yolcuları suçlayarak bir mesaj vermeye çalışmaktadır.[842]

Diğer vapur kumpanyalarında olduğu gibi, Fevâid\ Aziziye vapurları da kimi zaman iskeleye yanaşmakta güçlük çekmekte ve müşterilerini zor durumda bırakmaktadır. Bu konunun ele alındığı bir cümle ise *Hayâl* gazetesinde görülür. Bir sonraki sene olabilecek olaylar hakkındaki tahminleri barındıran yazıda, Kadıköy vapurlarına şöyle değinilmiştir:

> "*Lodos havalarda Kadıköy vapurları iskeleye yanaşamadıklarından, ahali Sarayburnu'ndan Kadıköyü'ne bir köprü inşâsını istid'â eyleyecek.*"[843]

Böyle bir köprünün yapılması mümkün olamayacağından, gazete kendince bu kumpanya vapurlarıyla alay etmektedir.

Şirket-i Hayriye'nin saatlerdeki nizamsızlığına dair neşredilmiş, içerisinde ince alay barındıran en güzel yazı ise *Tiyatro* gazetesinin sayfalarında görülür. Buna göre her vapur, halk tarafından başka bir aksaklıkla anılmaktadır:

"*(Şirket-i Hayriye Vapurlarından Bazılarının Vakt-i Hareketleri)*

Numara	*Saat*	*Dakika*
13	*Yeni çıma ne vakit gelirse*	
14	*Biletçinin hesâbı ne vakit biterse*	
11	*Yükünü ne vakit alır ise*	
3	*Kazanı ne vakit ısınır ise*	

---

[842] Derûn-ı Köprü vapurlarının tahammülünden fazla yolcu alması sadece mizah gazetelerinde değil, aynı zamanda dönemin ciddi gazetelerinde de söz konusu edilmiştir: "*(...) Beyândan âzâde olduğu üzere, senede birkaç bu gibi leyâlî-i mübâreke olup bu akşamlarda şâkirdân-ı mumaileyhüme kâmilen ruhsat ita buyurulmakta olduğu cihetle vatan ve millet ve uğur-ı devlette fedâ-yı cân etmeye hazırlanmakta olan işbu şakirdânın suhuletle naklettirilmesi zımnında, vakt-i ruhsatlarında, şirket mahsûsen bir vapur tahsis etmiş olsa, Derûn-ı Köprü vapurları tahammülünden ziyade müşteri alıp da ahaliyi dûçâr-ı havf-ı dehşet etmemiş olsa, pek âlâ olmaz mıydı? Vakıa bendeniz de bu efkârdayım. İdareler de bu efkâr-ı sâibede bulunarak fiiliyatının ibrazına himmet buyururlar zannındayız.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 186.

[843] **Hayâl,** nr. 40, 17 Mart 1874, (5 Mart 1290), s. 3.

5 Dümenci ne vakit hazırlanır ise
6 Tentenin tamiri ne vakit biter ise"[844]

Böylelikle, *Tiyatro* gazetesi saatleri belli olmayan vapurlarla alay etmekte ve idarenin neşredemediği ilanı, kendisi okuyucularına sunmaktadır. Üstelik vapurların bir düzene girmesini beklemek de abestir. Böyle bir şey hiçbir zaman gerçekleşmeyecektir:

"*Suâl- Derûn-ı Köprü vapurları ne zaman yoluna girecek?*
– Yoluna girdiği vakit, kıyamet emârâtından sayılacak."[845]

Görüldüğü gibi *Hayâl*, düzenin sağlanmayacağından emindir.

Aziziye idaresinin kömür sıkıntısı hakkında yazılmış bir başka yazı ise *Tiyatro* gazetesinde görülür. İdare vapurları, uygunsuz zamanlarda kömür almanın yanı sıra, kimi zaman yeterli kömür almadan da yola çıkabilmektedir. Bu durumun mizahi bir dille yerildiği cümleler şu şekildedir:

"*Ada vapurlarından birinin geçen gün gitmede iken Kız Kulesi açığında kömürü bitip kaldığından, müşterileri boşaltmak için kumpanya tarafından oraya bir iskele yapılacağı işitilmiştir.*"[846]

Böylelikle, tedbirsiz yola çıkan ve müşterilerini denizin ortasında mahsur bırakan idare ile ince bir şekilde alay edilir.

Şirket-i Hayriye'nin nizamsızlığını her fırsatta dile getirip, müşterilerin tarafını tutan ve onların haklarını savunan *Hayâl* gazetesi ise saldırılarına devam eder. 27 Mayıs 1874 tarihli nüshadaki yazıda, şirketin düzeni hakkında müşteriye bilgi vermeye çalışan görevlinin, yolcudan aldığı cevap gayet ilgi çekicidir:

---

[844] **Tiyatro,** nr. 1, 20 Mart 1874, (8 Mart 1290), s. 4.
[845] **Hayâl,** nr. 55, 21 Nisan 1874, (9 Nisan 1290), s. 2.
[846] **Tiyatro,** nr. 13, 13 Mayıs 1874, (1 Mayıs 1290), s. 1.

"*(…)- Ne demek ben mevki parası da mı vereceğim.*

–Evet efendim, mevki bileti de alacaksınız.

-İyi ama ben ayakta duruyorum.

–Mademki mevkidesiniz, nasıl olursa olsun, fark-ı para vereceksiniz, nizâmımız böyledir.

–Şirket-i Hayriye idaresinin şimdiye kadar nizâm mihverinde deverân ettiğini işitmemiştim. Hele teşekkür ederim nizâmı varmış!"[847]

Görüldüğü gibi şirket, yolcuların da alay konusu haline gelmiştir ve nizamsızlıkla anılır olmuştur.

Şirket-i Hayriye'nin saatlerdeki tutarsızlığı, kimi zaman yolcuların sıkıntıya düşmesine sebep olmaktadır. Ne zaman geleceği belli olmayan vapuru kaçırmamak için sabahın köründe yollara düşen bir müşteri, bu yüzden karakolluk olmuştur. Cebinde iki kuruştan ziyade para olmayan, bu yüzden "ikilik vapura" binmek durumunda olan yolcu, misafir olduğu haneye durumunu belli etmek istemez ve erkenden yola çıkar; fakat kolundan tutulup merkeze götürülür:

"*İkilik vapur daha erken gelir dediler. Şimdi bendeki hâle bak. Ziyâde param da yok ki akşam edeyim! Ne ise aç tok öğünü Yenimahalle'de geçirip, akşam yine evvelki misafir olduğum hâneye gittim. O gece de kaldım. Sabahleyin karanlıkta sokağa çıkıp iskeleye geldim. Bir de birisi kolumdan tutup merkeze götürdü. Bu vakit sokakta senin ne işin var diye istintâka başladılar. İkilik vapura binecektim. Dün geç kalmışım. Bugün erkence geldim dedim. İnanmadılar. Misafir olduğum hâneden hâlimi tahkîk ettiler. Her ne hâl ise yakayı kurtardık ama misafir olduğum hâne sahibinin yanında pek küçük düştüm. Ben onlara cebimde iki kuruştan ziyâde para olmadığını belli etmeyecektim…*"[848]

---

[847] **Hayâl,** nr. 67, 27 Mayıs 1874, (15 Mayıs 1290), s. 2.
[848] **Latife,** nr. 13, 5 Ekim 1874, 24 Şaban 1291, 23 Eylül 1290, s. 3.

Şirket-i Hayriye, ucuz vapurların sayısını çoğaltmadığı gibi, saatlerini de bir düzene koymayarak, fakir müşterilerini güç duruma sokmaktadır.

Gazetelerde, Şirket-i Hayriye hakkında neşredilen muhâverelere baktığımızda, biletçi ve memurların itiraz eden müşterilere karşı hep aynı cümleyi kurduklarını görürüz. Kalıplaşmış olan bu cümle, "Nizâmımız böyle."dir. Beşiktaş biletinin ucuz olması gerekirken, pahalı satılmasını bir türlü anlayamayan yolcuya, biletçinin verdiği cevap bu şekildedir:

> "- *Canım Beşiktaş daha yakın. Buraya daha çabuk geliyorsunuz. Bakılırsa asıl buradan otuz para almalı.*
> *-Nizâmımız böyle.*
> *-Canım. Beşiktaş ahâlisini hiçe mi sayıyorsunuz? Oraya sevâbınıza mı uğruyorsunuz? Yoksa orası karantinalı da bu on para fazla, oraya çıkmaklığın cezâ-yı nakdîsi mi?*
> *– Bilmem nizâmımız böyle.*"[849]

"Nizâmımız böyle." haricinde cümle kuramayan ve yolculara bilgi veremeyen biletçiler, böylelikle gazetelerin hedefi olmuştur. Bunca olumsuzluğu içinde barındıran, biletçilerine, memurlarına, tayfalarına ve müşterilerine gereken önemi vermeyen Şirket-i Hayriye, *Meddah* tarafından umutsuzlukla karşılanır:

> "*Bir gün, Şirket-i Hayriye vapurları vazîfelerini kemâliyle îfâ ederek, halkın hoşnîdîsini kazanacak ama kimse görmeyecek.*"[850]
> "*Sual- Şirket-i Hayriye vapurları intizâm tahtına girecek mi, girmeyecek mi? Cevâb- Buna da pek görülebilir denilemez.*"[851]

Böyle bir şeyin, hiçbir zaman gerçekleşmeyecek olması ise herkesin malumudur.

---

[849] **Meddah,** nr. 10, 25 Mart 1875, (17 Safer 1292), s. 3.
[850] **Meddah,** nr. 12, 1 Nisan 1875, (24 safer 1292), s. 3.
[851] **Meddah,** nr. 21, 4 Mayıs 1875, (28 Rebiülevvel 1292), s. 3.

Aziziye idaresi hakkında dile getirilen olumsuzluklar arasında, henüz boyası kurumadan hizmete sunulan vapurlar da yer alır. *Hayâl*'de neşredilen" Akıl Ermiyor" başlıklı yazıda, çeşitli konular hakkındaki olumsuzluklara yer verilmiştir. Aziziye İdaresi'nden ise şöyle bahsedilir: "*Aziziye İdaresi vapurları boyanıp da müşterilerin girip çıkarken üzerlerinin berbâd edilmesine.*"[852] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, gazetenin bu konudaki şaşkınlığı ortaya çıkar. O dönemde, vapurlar boyandıktan sonra tam kurumadan hizmete sokulduğundan ve bu konuda müşterilere herhangi bir uyarıda bulunulmadığından, bu tip olumsuzluklarla, her vapur kumpanyasında karşılaşılabiliyordu. Yine, *Hayâl* gazetesinde yer alan "Olsa idi" başlıklı yazıda ise bu sefer, Aziziye vapurlarının düzensizliğine değinilmiş ve "*Aziziye'de nizâm*"[853] şeklinde bir ifadeye yer verilmiştir. İfadenin sonuna "Olsa idi." ibaresini getirdiğimizde, bu vapur kumpanyasının da halka gerektiği gibi hizmet veremediğini anlamış oluruz.[854]

Kahkaha gazetesinde, "*Hele bize nasîb olmayacağını anladık. Acaba evlâdlarımıza görmek müyesser olacak mı?*" başlığıyla verilen yazıda, vapurlara şöyle değinilir: "*Derûn-ı Köprü vapurlarının nizâm ve intizâm tahtına girdiğini.*"[855] görebilmek gazeteye göre, mümkün değildir.

Nizamsızlık öyle bir dereceye varmıştır ki gerekli hazırlıklar yapılmadan yolculara açılan vapurlar, gazetelerin hedefi hâline gelmiştir. *Hayâl* 'de bir İstanbullu

---

852 **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 2.
853 **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
854 Halka gereği gibi hizmet veremeyen idarenin, bu geri kalışına ise dönemin ciddi gazetelerinden Basiret, anlam veremez: "*İdare-i Aziziye, zamân-ı teşekkülünden beri terakki edemedi. Esbabını bildiğimiz kadar söyledik, ondan ilerisini bilmiyoruz ki onu da yazalım! Ancak Takvîm-i Ticâret gazetesinde bu misillü idarelerin, hususiyle vapur kumpanyalarının birçok îlânâtını görüyoruz. Yolcu olan, gazetelerde görür, vakti ve vapuru anlar, biner. Bizim İdare-i Aziziye elinde, topu birkaç iskele var. Vapurların mîkat-ı harekâtı hevâya tâbi desek değil, ancak vapurların vakt-i hareketi Gümrük önünde bir taş zerine binip de Gerze horozu gibi garip bir Elhân ile 'Giresun'a, 'Samsun'a diyerek bağıran ve şu iki sözünden başkasının anlaşılmak ihtimali olmayan hamalların lisân-ı irfânından müstebân olacak, bunu anlayacağım yahut farz edelim ki anlaşılsın onu dinleyeceğim diyerek bir adam evinden kalkıp da Gümrük önünde taşa çıkacak hamalı bekleyip durmaz a, diğer kumpanyalardan bilet alıp gider… Bir de acaba her idare idrâk-i menâfiinde bizim idare kadar dûr-endîş mi değil, yoksa menfaatini mi aramıyor?*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektuplar,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 259.
855 **Kahkaha,** nr. 21, 4 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 3.

ağzından neşredilen varakada, idarenin ilgisizliği ve kayıtsızlığı gözler önüne serilir. İstanbullu, Kasımpaşa'da acele bir işi olduğundan, daha çabuk gidebilmek adına, kayığı değil de vapuru tercih eder. İskeleye geldiğinde, on iki numaralı vapur yeni kalkmış olduğundan, ona yetişemez. İskelede bulunan on numaralı vapur hareket edecek diye ona biner; fakat müşterilerin sürekli dolmasına ve zaman da hayli geçmesine karşın, vapur bir türlü hareket etmez. Bu bekleyiş sırasında, yolcunun kaçırmış olduğu on iki numaralı vapur, gittiği Kasımpaşa'dan dönmüştür. Hâlâ kalkamayan vapurun içinde oturan yolcu, memurlar arasındaki bir muhavereyi işitir. Bindiği vapurun kömürünün olmadığını öğrenen yolcuya, on iki numaraya binmesi gerektiği söylenir. Bütün bunları yaşadıktan sonra, *Hayâl* gazetesine bir varaka göndererek, kendisinin yerinde olsaydı ne cevap vereceğini sorar. Gazetenin cevabı ise düşündürücüdür: "*Bir kayığa biner karşıya geçerdim.*"[856] Gazete, aslında yolcunun baştan hata yaptığını ima etmekte ve Derûn-ı Köprü vapurları yerine, Haliç kayıklarını tercih etmesi gerektiğini öğütlemektedir.

Derûn-ı Köprü idaresinden, sadece Türklerin değil, diğer milletlerden vatandaşların da rahatsız olduklarını anlıyoruz. Bu konuda yazılmış bir yazı ise *Çaylak* gazetesinde görülür:

> "*İki gün zarfında aldığımız şikâyetnâmelerin hulâsasıdır: (1) Derûn-ı Köprü vapurlarının yolsuz hareketlerinden ve rahatsızlıklarından bahisle Rumlar tarafından imzâ, Ermeniler mühr, Yahudiler tarafından parmak basılı bir şikâyetnâme...*"[857]

Bahsedilen şikayetnâmenin gerçekten gönderilip gönderilmediğini bilemesek de bütün Osmanlı vatandaşlarının Derûn-ı Köprü idaresinden şikayetçi olduğunu söyleyebiliriz.

---

[856] **Hayâl,** nr. 199, 23 Eylül 1875, (11 Eylül 1291), s. 4.
[857] **Çaylak,** nr. 10, 5 Mart 1877, 8 Safer 1293, 21 Şubat 1292, s. 4.

3.1.1.7 Vapurlar ve Kadınlar

Şirket-i Hayriye hakkında, mizahî bir nizamnâme neşreden *Letâif-i Âsâr,* 15 Eylül 1871 tarihli nüshasında, alaylı kuralları içeren bir metin yayımlar ve sanki Şirket-i Hayriye'nin gerçek nizâmnâmesiymiş gibi okuyucularına bunu sunar. *Şirket-i Hayriye Tarafından Bu Kere Tesis Olunan Nizamnâmenin Suretidir* başlığını taşıyan metnin ilk bendi şu şekildedir:

> "*Mevkisiz mahallerin az olup, havanın şiddet-i harâret ve birûdetine vücûdlarının daha ziyâde dayanması ve iskeleden baş tarafa gidinceye kadar kalabalıktan ve birtakım ...lığından iz'âc olunması için vapurların baş tarafı kadınlara tahsis olunmuştur.*"[858]

Birinci bendde, vapurlarda kadınlara ayrılan mahallerin durumunu eleştiren gazete, kadınların vapurun baş tarafına yerleştirilmesinin sebeplerini açıklar. Buna göre, kadınlar, "her bakımdan erkeklere oranla soğuğa ve sıcağa daha dayanıklı olduklarından", vapurun baş tarafına yerleştirilmişlerdir. Aslında, durum tam tersidir. Kadınlar, erkeklere oranla daha dayanıksızdır; fakat gazete, şirketin bu tercihiyle alay edebilmek için, sanki kadınlar çok dayanıklıymış gibi davranır. Baş taraf, her açıdan soğuk ve sıcağı kuvvetli alan bir yerdir. "Her zaman dayanıklı olan kadınlar" için ise vapurun baş tarafında seyahat etmek zaten sorun yaratmayacaktır. Üstelik Şirket-i Hayriye'nin, kadınları baş tarafa yerleştirmesinin tek nedeni bu değildir. Kadınlar, iskeleden baş tarafa gidene kadar kalabalığın arasından geçecek, çeşitli "iz'âc"lara uğrayacak; yani kadınlar bunaltılacak ve sıkıştırılacaktır. Metinde üç nokta ile geçiştirilen kelime, muhtemelen bazı erkeklerin önlerinden geçen kadınları rahatsız etmesiyle ilgilidir. Gazete, böylelikle ilk bendinde şirketin maksadını açıklayarak bir mizah örneği sunar.[859]

---

[858] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

[859] Şirket-i Hayriye'den önce Boğaziçi'ne sefer yapan Fevaid-i Osmaniye de kadınları vapurun baş tarafına yerleştirmişti: "*Başlangıçta koyu taassuptan ötürü, İdare'nin vapurlarında kadınlara yer ayrılmamıştı. Ama İngiliz ve Rus vapurlarına kadınlar pek âlâ serbestçe binebiliyorlardı. Bu durum karşısında, Türk vapuruna da kadınların alınmasına karar verildi. Yanlarında eşleri ya da erkek kardeşleriyle binmiş olsalar bile kadınlar kalın bir perdeyle ayrılan öndeki bölmeye alınmaya*

Normalde, kadınların bulunduğu bölümün bir tente ile erkek tarafından ayrı tutulması gerekir; fakat Şirket-i Hayriye bu konuda da o kadar kayıtsızdır ki vapurlarda kimi zaman kadın-erkek karışık oturabilmektedir:

> "*Anadolu ve Rumeli iskelelerine uğrayarak, köprüden hareket eden vapura, tâife-i nisâdan pek çok müşteri girdiğinden ve kadınlara mahsus olan yer, işbu müşterinin oturmalarına kifayet etmediği cihetle vapurda bulunan memurların mahall-i mezkûru tefrîk eden tentenin berüye çekilmesine bakılmayarak kadın erkek karmakarışık oturacaktır.*"[860]

Şirket-i Hayriye, o dönemin Osmanlı toplumu için çok hassas olan bir noktaya, kadın ve erkeğin bir arada bulunmaması durumuna dahi riayet etmez ve bu karmaşaya izin verir. Halkın düşüncesini aktarmaya çalışan *Letâif-i Âsâr* ise bu duruma daha fazla kayıtsız kalamayarak 5 Ekim 1871'de, kendi oluşturduğu mizahî nizamnâmenin ikinci bölümünde, bunu bir kuralmış gibi gösterir.

3.1.1.8 Vapurlar ve Tramvay

1869'da mukavelesi yapılan 1871'de ise hizmete giren tramvay, ilk dönem mizah gazetelerine göre, Şirket-i Hayriye'nin en büyük rakibidir. *Diyojen* gazetesinde neşredilen *Bitti Şirketin İşi* başlıklı yazıda, tramvayın İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte[861], Şirket-i Hayriye vapurlarının zarar edeceği iddia edilir. *Diyojen*'e göre Şirket-i Hayriye, tramvayın karşısında, gerçekten acınacak bir durumdadır:

---

başlandı. Kadınlara ayrılan bölmenin önde olmasının nedeni, geminin arkasında, kaptandan aldığı talimata göre dümeni döndürmekle görevli gemicilerin bulunmasıydı." Eser Tutel, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yay., İstanbul, 1997, s. 36-37.

860 **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 3-4.

861 "*İstanbul'da tramvay inşaatı, Kostantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz neticesinde gerçekleşti. Karapano Efendi bu konudaki teklifini 1869 Ağustos'unda Bâbıâli'ye iletti. Buna göre, Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan çeşitli kollarla Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletilecekti. Teklif benimsenince, 20 Ağustos 1869 tarihinde kendisine imtiyaz verildi. 30 Ağustos 1869'da ise mukavele yapıldı.*" Vahdettin Engin, "Galata-Şişli Atlı Tramvay Hattının Yapılması", **Türklük Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2008, s. 362.

> "*Bîçâre denizin üzerinde bâlîn-i imtiyâzına dayanıp uyur. Karadan böyle bir tehlike geleceğini hiç düşünmezdi. Bakalım şimdi ne yapacak. İstediği gibi alıp satmadan, ücret-i nakliyesine anasının nikâhını istemeden ahalide sabr u tahammül kalmadı. Doğrusu tramvayın hem fiyatça ucuz, hem kat kat rahatlı seyahati dururken, kahvecisi, biletçisi, çımacısının eziyeti, sucusunun gaddarlığı yokken, şirket vapuruna binilmez.*"[862]

Diyojen'in merak ettiği konu ise tramvayın bu üstünlüğü karşısında Şirket-i Hayriye'nin fiyatlarını indirip indirmeyeceğidir. Tramvayın geçtiği Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy'deki iskelelere yanaşan vapurların fiyatını düşürse, diğer iskelelere uğrayan vapurları kullananlar buna itiraz edecektir. Şirket-i Hayriye'nin ne yapacağını çok merak eden *Diyojen*, bu idarenin her yönden zarar içinde olduğunu belirtir:

> "*Şurasını bilirim ki şimdiki hâlde, şirket her taraftan zarar ediyor. Hele tramvay Büyükdere'ye kadar işleyecek olursa, başına neler geleceğini varsın düşünsün. 'Şimdi işinin bittiğini anladın mı şirket.'.*"[863]

Diyojen, Şirket-i Hayriye'nin batacağından o kadar emindir ki bu kurum için birkaç hissedardan başka 'Yazık oldu.' diyenin çıkmayacağını söyler. Üstelik gazeteye göre, bir buçuk milyon nüfusun içerisinde Şirket-i Hayriye'ye acıyan bir kişinin bile bulunması, bu kurum için bir şeref olmalıdır. *Diyojen,* bu durumdan çok memnundur ve idarenin bunu hak ettiğini düşünür: "*Ya öyle bir buçuk milyon ahaliyi velev ki ahmak bellemiş olsun, hiç yerine tutmanın sonu buraya varır.*"[864] Gazetenin bu husustaki hayalleri gerçekleşmeyecek ve Şirket-i Hayriye gün geçtikçe vapur sayısını artırarak, 1945 senesine kadar İstanbullulara hizmet vermeye devam edecektir.[865]

---

[862] **Diyojen,** nr. 38, 1 Ağustos 1871, (20 Temmuz 1287), s. 2-3.
[863] **Diyojen,** a.y.
[864] **Diyojen,** a.y.
[865] "*1851'de devrin sultanı Abdülmecid Han'ın emriyle kuruldu bu şirket ve İngiltere'den sipariş edilen 6 vapurla başlayan macera tam 91 yıl (1854-1945) devam etti. Zamanla sayıları 77'ye ulaşan vapurlar, İstanbulluları mütemadiyen şehrin bir yakasından öbür yakasına taşıdı durdu.*" Salih Sezen, Ahmet Apaydın, **Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım,** İETT Yay., İstanbul 2002, s. 31.

Şirket-i Hayriye'nin, tramvayla olan rekabetinde, kazanan taraf olduğunu iddia eden mizahî bir yazı ise 1871 senesinin Eylül ayına ait *Diyojen*'de neşredilmiştir. Bir İstanbullu ağzından neşredilen yazıda, aslında, ince bir alayla vapur idaresi eleştirilir. İstanbullu, Şirket-i Hayriye'nin pek çok açıdan tramvaya galebe çaldığını şu şekilde ispatlamaya çalışır:

> "*Şirket, rakîbi olan tramvaya nasıl galebe çalıyor. Bir kere vapurların baş taraflarına bakın anlarsınız. Hani evvelden kayıkçılara boru ile bağırıyordu. Şimdi tramvaya taklîden, arabacılarınkilere galebeten, iki misli büyüklükte zurnalar ile bağırılıyor. Tramvayın en kalabalık ve en büyük arabalarına nihayet dört beygir koşuluyor. Şirketin en ufak vapuru altmış beygir kuvvetindedir.*[866] *Tramvay geçenlerde Perşembepazarı'nda vücûdu dünyadan kalkması lâzım gelen bir herifi çiğner. Şirket, ertesi günleri iki mavna, üç mavnacı ve bazı hesâba gelmez piyâdeler falanlar filanlar gark ve alelhusus bir ihtiyar hatuncağızı (Börekçi Hasan gibi) akla gelmez bir ölümle telef eder.*"[867]

İstanbulluya göre halk, Şirket-i Hayriye'deki bütün bu olumlu gelişmeleri görmezden geliyor ve haksız yere idareye ağzına geleni söylüyor. Şirketin hakkını savunan varaka sahibi, böylelikle, vapurun tramvaydan ne kadar ileri bir araç olduğunu da vurgulamak ister. Elbette, bütün bu yazılanlar, *Diyojen*'in kurgusudur ve gazete, idaredeki disiplinsizliği, vurdumduymazlığı mizahi bir dille anlatmak istemiştir.

Şirket-i Hayriye, Rumeli-Anadolu tarafı ayrımı hususunda, tramvay idaresi ile rekabet halindedir. Tramvay, Rumeli tarafında işler. Anadolu ahalisine gerekli önemi vermeyen toplu taşıma idarelerinin başındakiler, bütün hizmetleri Rumeli halkı için sunmaktadır. Şirket-i Hayriye de Rumeli tarafına daha çok önem verdiğini şu şekilde ortaya koyar:

---

866 Şirket-i Hayriye'nin vapurlarının teknik özellikleri ise şöyleydi: "*Bu vapurlar ahşap tekneliydiler, 60 beygir gücünde makinelere sahiptiler ve saatte 5-6 mil hız yapabiliyorlardı.*" Ahmet Güleryüz, Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 12.
867 **Diyojen,** nr. 52, 23 Eylül 1871, (11 Eylül 1287), s. 1-2.

"Tramvay şirketine rekabet etmek ve oradan eylediği zararı Anadolu tarafına yükletmek üzere Ortaköy'den hareket ile Beşiktaş ve Kabataş'a uğrayarak köprüye gidip gelmek üzere Londra'ya sipariş eylediği üç kıta küçük vapurun Dersaadet'e muvasalatında hemân mezkûr kola işlettirecektir."[868]

Şirket-i Hayriye, tramvay idaresiyle rekabet edebilmek uğruna, yine Anadolu ahalisini unutmuş, görmezden gelmiştir. Bu durum, *Letâif-i Âsâr* tarafından eleştiri konusu yapılır.

Yolcularına kusursuz hizmet veremeyen Derûn-ı Köprü vapurlarının eksikliklerinden biri de içerisinde oturacak yer olmamasıdır. Müşterilerin, vapurun içerisinde oturacak iskemle bulamamasının yanı sıra, tramvayda olduğu gibi asılacak kayış da olmadığından seyahat pek güç olmaktadır. Bu güçlüğü aşmak maksadıyla Derûn-ı Köprü şirketi altı bin adet iskemle sipariş eder. Buraya kadar her şey olumludur; fakat idare, bu siparişten sonra yaptıklarıyla *Diyojen*'in alay konusu olur:

"Bu defa aldığımız malumata göre, zikr olunan vapurlar idaresi mezkûr iskemlelerin yalnız yüz kadarını gümrükten çıkarıp sekiz adet vapuruna taksim etmiş! Böyle alışveriş kıtlığında o kadarcık olsun masraf ihtiyâr edişi az şey değil! Zavallı yolcular ne kadar sevinmişlerdir. Sevinirler ya! Düşünmeli oturacak yer yok. Tramvay gibi asılacak kayış yok. Hele bîçârelerin hâli yürekler acısı bir şey idi."[869]

Sipariş olunan altı bin iskemlenin yalnızca yüz adedini almak, ardından da bunu sekiz vapura paylaştırmak, *Diyojen*'e göre bir fedakârlıktır. Bu durumu çok beğendiğini dile getiren gazete, aslında ince bir alayla idareyi yermekte ve över gibi görünüp onu eleştirmektedir.

[868] **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 3-4.
[869] **Diyojen,** nr. 81, 5 Ocak 1872, (24 Kanunuevvel 1287), s. 3.

Tramvay, halkın nazarında her açıdan öne geçmiştir. *Hayâl* gazetesinde neşredilen bir yazıda, Şirket-i Hayriye vapurlarına binen insanların aralarındaki konuşmalar aktarılır. Bunlardan biri şu şekildedir:

"*-Ayol pek sıkıştım. Boğacak mısınız? Azıcık öte git!*
-Vallahi benim canım çıkıyor. Neredeyiz?
Henüz vapura girmiş biri
-Efendiler azıcık sıkışınız da biz de oturalım.
–Nereye sıkışayım. Görmüyor musun, biz birbirimizden yer isterken.
Yeni giren
- Rahmet olsun tramvayın canına.
- Neden?
–Hiç olmazsa asılacak ipleri var." [870]

Bugün bindiğimiz İstanbul vapurları, 1870'li yıllardaki kadar kalabalık ve sıkışık olmadığından, daha rahat seyahat ettiğimiz ise bir gerçektir. 1874'te *Hayâl*'de neşredilen bir karikatür ise o dönem vapur kalabalığını çok güzel bir şekilde eleştirir: "*Ayol yer yok diyoruz. Bacanın içi de doldu, işitmiyor musunuz?*"



Resim-57 Hayâl, nr. 21, 14 Ocak 1874, (2 Kanunusani 1289), s. 4.

---

[870] **Hayâl,** nr. 64, 16 Mayıs 1874, (4 Mayıs 1290), s. 1-2.

Şirket-i Hayriye'nin, tramvayla olan rekabetinde başarılı olabilmesi için, ne yapılması gerektiğine dair tahminler yürütülür. *Hayâl* gazetesinin tahmini ise şu yöndedir: "*Şirket-i Hayriye, tramvay ve Derûn-ı Köprü vapurlarından daha ziyâde âlîcenâblık izhâr için müşterilerine üste para verecek.*"[871] Rekabeti kazanabilmek için gidilecek bir tek bu yol kalmıştır.

Derûn-ı Köprü vapurlarının tramvay idaresiyle yarıştığı konulardan biri bedava taşımacılıktır:

> "*Derûn-ı Köprü vapurları dahi tramvay kumpanyasının ahali hakkında ibrâz edeceğini mürüvvet ve semâhatten tahrîk olunarak ondan geri kalmamak için o da ayda dört defa kezâlik bilâ-ücret müşteri nakl edecekmiş.*"[872]

İdarenin, bir kara taşıdı olmasına karşın, tramvayla yarışması ise ilgi çekicidir.

3.1.1.9 Vapur Ücretleri ve Zamlar

Letâif-i Âsâr'a göre, Şirket-i Hayriye hakkını aramayan müşterilerden, ceza olarak daha fazla para almaktadır. Gazete, yayımladığı mizahî nizamnamede bunu bir kuralmış gibi gösterir:

> "*Köprüden Üsküdar'a otuz para ve Kuzguncuk kırk para olduğu halde hesapça Beylerbeyi'nin de elli para olması lâzım gelir ise de Şirket, Beylerbeyi iskelesi müşterileri içinde şikâyet edecek kimse olmadığını bildiğinden, Beylerbeyi müşterilerinden cerîme olarak, her seferinde onar para alınacaktır.*"[873]

Gazeteye göre, Beylerbeyi ahalisinin yapılanlara ses çıkarmadığını fark eden Şirket-i Hayriye, onlara ceza verme gereği duymuştur; fakat Beylerbeyi halkı, haksızlığa

---

[871] **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.
[872] **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 2.
[873] **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 3-4.

karşı daha fazla kayıtsız kalmayacak ve isyan edecektir.[874] *Letâif-i Âsâr,* mizahî nizamnâmeye Şirket-i Hayriye'nin tutarsızlıkları ve çelişkileriyle ilgili bir madde de koymuştur. Buna göre, Beşiktaş iskelesine uğrayan Üsküdar vapuru 20 para iken, diğer vapurlar Beşiktaş için 40 para talep etmektedir:

> "*Üsküdar vapurunda mevkı' ücreti yirmi para olduğundan işbu vapurlar Beşiktaş iskelesine uğradıkları hâlde yine yirmi para alacaklar ve sâir vapurlar Beşiktaş'a mevkı' için kırk para alacaktır.*"[875]

Ücret tarifesi konusundaki bu tutarsızlık, *Letâif-i Âsâr*'ın gözünden kaçmamıştır.

Dönem gazetelerinde eleştirilen bir başka konu ise toplu taşıma araçlarında çocuklardan alınan ücretle ilgilidir. Deniz ya da karada, hangi araca binerse binsin, bir çocuğun ödeyeceği miktar her vasıtada farklılık göstermektedir. Şirket-i Hayriye ise çocuklardan yarım ücret almaktadır. Bu noktada, bir İstanbullu çocuk ağzıyla yazılıp neşredilen mektuptan bahsetmek gerekir. Bu mektup yoluyla, toplu taşımadaki ücret tutarsızlığı, mizahi bir dille eleştirilmiştir:

> "*Bendeniz henüz sekiz buçuk yaşındayım. Adalar'a Kartal'a işleyen Azîziye İdâre-i Mahsûsiyesi vapurlarına biner isem para almıyorlar, Şirket-i Hayriye'ye süvâr olursam yarım nevl alıyorlar. Şimendüferle tramvaya râkib olduğumda tam nevl istiyorlar. Acaba Ada vapurlarında âdemden madûd değil miyim? Şirket-i Hayriye'de yarım adam mıyım? Ayağım karaya basınca büyük adam mı oluyorum? Velhâsıl, ikisi berrî, ikisi bahrî dört nev' şirketlerin birbirine uymaz şu hâlleri nedir? Çocukluğum cihetiyle ayıp değil ya aklım bir türlü ermedi.*"[876]

---

[874] "*Beylerbeyi halkı, bilet fiyatına yapılan on para zam gerekçesiyle mavnalara binerek, saray önüne gidip bağırmışlardır. Bunun üzerine, eski biçimde bilet tarifesine dönülmesi hakkında padişah tarafından buyruk çıkarılmıştır.*" **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yay., İstanbul, 1994, s. 179.
[875] **Letâif-i Âsâr,** a.y.
[876] **Diyojen,** nr. 134, 4 Eylül 1872, (23 Ağustos 1288), s. 3-4.

Diyojen ise bu mektuba, şirket ve kumpanyaların işine kendisinin de aklının ermediğini yazarak cevap verir. Burada, Şirket-i Hayriye'nin çocuklardan yarım ücret alırken, Aziziye Kumpanyası'nın hiç ücret almaması ilgi çekicidir.[877] 28 Mayıs 1874 senesinde neşredilen *Şafak* gazetesinde ise idarenin çocuklardan ücret talebinde bulunması, mizahî bir dille eleştirilmiştir:

> "*Şirket-i Hayriye vapurlarında yedi sekiz yaşında çocuklardan bilet parası alındığını gördük. Aferin şirketin idaresine. Gördün mü, işte para böyle kazanılır. Şirket daha ziyade hâsılât almak isterse gebe olduğunu hissedebildiği kadınlardan da bir buçuk misli nevl almış olsa bir hayli istifade eder.*"[878]

Şafak tarafından, çok başarılı bir mizahla eleştirilen Şirket-i Hayriye, halkın nazarındaki "insafsızlığını" bir kat daha artırmış olur.

16 Eylül 1875 tarihli *Hayâl* nüshasından öğrendiğimize göre Şirket-i Hayriye, vapur ücretlerine zam yapma gereği duymuştur. Bunun sebebi ise demir köprüdür:

> "*Şirket-i Hayriye demir köprüye vapurların yanaşması için dubalar îmâl ettirdiğini ve dubaların îmâli için kırk bin lira verdiğini mukaddeme yaparak, her iskele için on para zammedeceğini sûret-i mevsukada haber aldık.*"[879]

Bu durumda gazete, vapur müşterilerini bilgilendirmek amacıyla bir çizelge hazırlar. Rumeli ve Anadolu ciheti diye ikiye ayrılan bu çizelgede, vapur ücretlerinin eski ve yeni halleri, semt adlarıyla birlikte verilir. Vapurların demir köprüye yanaşabilmesi için, Tersâne-yi Âmire'ye duba yaptırtan Şirket-i Hayriye, bundan sonra yolcuları

---

[877] Şirket-i Hayriye'nin çocuklardan ücret alması, dönemin ciddi gazetelerinde de eleştirilmiştir: "*Haberiniz var mı? Şirket-i Hayriye çocuklardan da navl almaya başladı. Sayesinde para kazandığı milletin beşer altışar yaşında çocuklarından ücret almak, insafın haricinde görünür ise de şirket terakki ettikçe tamaı dahi artmasıyla öteden beri müsellem olan meslek-i hamûlânesi icabınca, bir de bu kâide-i semâhatkârâneyi icat ve tesis etti.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 145.

[878] **Şafak,** nr. 13, 28 Mayıs 1874, (12 Rebiülahir 1291), s. 3.

[879] **Hayâl,** nr. 196, 16 Eylül 1875, (4 Eylül 1291), s. 3-4.

baş taraftan çıkaracağını ilan eder. *Hayâl* gazetesinin bu yeni durum hakkındaki yorumu ise şu şekildedir:

> "*Şirket-i Hayriye vapurları Galata'nın yeni demir köprüsüne dubalar koymuş da şimden sonra müşterileri baştan çıkaracakmış. Eğer şirket, bir gazete olsaydı, matbuat idaresi sen müşterilerini baştan çıkarıyorsun diye tatil ederdi ya.*"[880]

Böylelikle, gazete Şirket-i Hayriye'nin bu durumundan yola çıkarak, matbuat idaresine de bir göndermede bulunmuş olur.

3.1.1.10 Araba Vapuru

Hüseyin Hâki Bey sayesinde hayatımıza giren araba vapurlarına[881] dair neşredilmiş pek çok metin vardır. Bunlardan biri, 1 Ağustos 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr*'da görülür. Kira beygircileri ve arabacıları ile Şirket-i Hayriye'nin araba vapuru arasındaki bir muhaverenin verildiği gazetede, beygirciler ve arabacılar, bu vapurun İstanbulluların hayatına girmesiyle yaşadıkları sorunları aktarır:

> "*Beygirciler ve arabacılar- Bir insanın ikbâli döndükçe bütün bütün tersine döner. Şimdiye kadar cuma ve pazarları Çamlıca'ya ve Bağlarbaşı'na gitmekte olan müşterilerden şu sanatımız sayesinde birkaç kuruş alır ve onunla idâre ve taayyüşümüze medâr bulur iken, senin Üsküdar'ımıza ayak attığın günden beri eski kazandığımızın nısfını bile kazanamadıktan başka envâ-ı müzâyekaya dûçar olduk ise de yine Allah mümkün mertebe rızkımızı*

---

[880] **Hayâl,** nr. 218, 6 Kasım 1875, (25 Teşrinievvel 1291), s. 3.

[881] "*Boğaz'ın iki kıyısı arasında at, araba, asker taşınması için uygun vapurlara ihtiyaç gün geçtikçe artıyordu. Hüseyin Hâki Efendi, eski umum müfettişi İskender Bey ve Hasköy fabrikası sermimarı Mehmet Usta ile bir araya gelerek araba vapurlarının ilk örneklerinden birini yarattı. İki başında kapakları olan bu vapur her iki yöne de ilerleyebilecek biçimde tasarlanmıştı. 26 no ile Suhulet adı verilen bu vapur İngiltere'de inşa ettirildi ve 1871 yılında törenle denize indirildi. Suhulet, demir saç kaplı teknesi olan, tek silindirli, kömür kazanlı, buharlı ve yandan çarklı ilk araba vapuruydu. Suhulet'i takiben ikizi 27 no'lu Sahilbend de bir sene sonra 1872'de hizmete konuldu.*" Ahmet Güleryüz, Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 14.

ihsân eder iken bu defa sana bir arkadaş daha geldi ve bu ise bize bütün bütün mûcib-i hısâr oldu. Bu sizin elinizden çektiğimiz nedir?”[882]

Araba vapurlarının bu serzenişe cevabı, beygircilere ve arabacılara hak vererek başlar; fakat araba vapurlarına göre, tek ziyana uğrayan onlar değillerdir. Özellikle kayıkçılar ve mavnacılar, bu vapurların işlemeye başlamasıyla çok sıkıntı çekmiş ve ticaret yapamaz olmuşlardır. Araba vapurları, mavnacıların başına açtıkları bu durum için “iyi oldu.” yorumunu yapar. Onlara göre, eskiden bir beygirin İstanbul’dan Üsküdar’a geçmesini sağlayan mavnalardı ve mavnacılar bu beygirlere hiç de iyi muamele etmezlerdi. Hayvanın mavnaya konması esnasında, kimisi kuyruğundan, kimisi saçından kimi bacağından, kimi kulağından hayvanı çekiştirir ve bazen de onu sakatlarlardı. Kısacası mavnalarla ve kayıklarla beygir taşımak İstanbulluları zarara uğratıyordu.[883] Araba vapurunun devreye girmesiyle beraber İstanbullular, beygirlerini de yanlarına alarak Üsküdar’a gelmekte ve oradan Çamlıca’ya, Bağlarbaşı’na devam etmektedir. Her açıdan insanlara rahatlık getiren bu vapur mavnacı, kayıkçı esnafıyla beraber, beygircileri de zor duruma sokmuştur. Kiralık beygir verememekten şikâyet etmeye başlayan bu esnafa ise araba vapurunun tavsiyesi şu yöndedir: “*Lakin bir yol var. Eğer siz de bir vapur arabası yapar da ahaliyi vapur ile beraber Çamlıca’ya çıkarabilirseniz, kezâ ona diyeceğimiz yok.*”[884] Varlığıyla beygircilerin iş yapmasını engel olan araba vapurunun, gazeteler tarafından dile getirilen bir kusuru daha vardır, o da bu vapurda kadınlara ayrılan bir

---

[882] **Letâif-i Âsâr,** nr. 38, 1 Ağustos 1871, 14 Cemaziyelevvel 1288, 20 Temmuz 1287, s. 3.

[883] “*Önceleri Suhulet'in Kabataş-Sirkeci arasında çalıştırılması düşünüldüyse de sonradan Kabataş-Üsküdar arasında çalıştırılması uygun görüldü. İşe bakın ki, kayıkçı ve mavnacı esnafı, Şirket-i Hayriye'nin bu yeni vapurunun Boğaz'da at ve araba taşıyacak olmasından hiç hoşlanmadı. Zaten bu kayıkçılar, müşterilerini kaybetmeye başladıkları için, vapurların çalışmasını şöyle ya da böyle engellemek için fırsat kolluyorlardı. Gizlice camları taşlıyorlar ya da en olmayacak yerde önlerine çıkarak yolunu kesmeye çalışıyorlardı. Bir başka sefer ise çok daha farklı bir engelleme yapmaya karar verdiler: Suhulet ilk seferinde Üsküdar'dan alacağı bir topçu kıtasını karşıya, Kabataş'a geçirecekti. Kayıkçılar hemen kayıklarını yan yana, birbirlerine zincirleyerek iskelenin önünü kapattılar. Akıllarınca, Suhulet'in gelip iskeleye yanaşmasını engelleyeceklerdi. Ama oradaki topçu bataryasının subayı, "Size üç dakikalık süre tanıyorum! Ya çekilirsiniz ya da hepinizi cehenneme gönderirim!" diye öylesine bir gürledi ki, topların üzerlerine çevrildiğini gören kayıkçılar, selameti zincirleri kesip iskelenin önünü açmakta buldular.*” Eser Tutel, “İlk Araba Vapuru Bir Türk’ün Buluşu”, **Popüler Tarih,** Mart 2001, s.54.

[884] **Letâif-i Âsâr,** nr. 38, 1 Ağustos 1871, 14 Cemaziyelevvel 1288, 20 Temmuz 1287, s. 3.

yerin olmamasıdır: "*Araba vapurunda kadınlara mahsus mahal niçin yok?*"[885] Dönemin kaç-göç anlayışı gereği diğer şirket vapurlarında uygulanan haremlik-selamlığın, araba vapurunda olmaması insanlara rahatsızlık vermiştir.

Araba vapuruyla alay eden bir başka metin ise *Tiyatro* gazetesinin sayfalarında görülür. Sirkeci iskelesine çarpan araba vapurunun, hiçbir suçunun olmadığı, bütün suçun vapurun sabrını taşıran iskelede olduğu mizahi bir üslûpla belirtilir:

> "*Geçen gün yine araba vapuru kendi hâlinde iskeleye gelmekte iken, iskele yine ta'zimsizlik sûreti göstermiş ve riâyeten yarım bir kıyâm bile etmemiş olduğundan, artık vapurun sabr u tahammülü tükenip iskeleyi bir güzelce te'dîb etmiştir. Doğrusu, araba vapuru bu te'dîbi pek güzel bir sûrette icrâ etti. Yani iskeleyi ta temelinden söktü!*"[886]

Araba vapurunun iskeleye yanaşmak isterken onu yerinden sökmesi, *Tiyatro* için iyi bir mizah malzemesi haline gelmiş ve gazete alay etme fırsatını kaçırmamıştır.

3.1.1.11 Vapurda Hayat

3.1.1.11.1 Tavla, İskambil Kâğıdı, Kumar ve İşret

Vapurlar hakkında çok sık karşılaştığımız bir başka eleştiri ise bu ulaşım araçlarında tavla oynanması ile ilgilidir. 1870'li yılların Şirket-i Hayriye vapurlarında, yolcular rahatlıkla tavla oynayabiliyorlardı. Ancak, bu kimi zaman çeşitli olumsuzluklara yol açmış ve idareciler, gazetecilerin eleştirilerine maruz kalmışlardır. Şirket-i Hayriye'nin İngiltere'ye bir de tavla vapuru sipariş etmesini öğütleyen bir cümleyle de bu durum eleştirilir. 5 Eylül 1871 tarihli, *Letâif-i*

---

[885] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.
[886] **Tiyatro,** nr. 56, 10 Ekim 1874, (29 Eylül 1290), s. 2.

Âsâr'dan, tavla oynayanların, yolcuları ne kadar bunalttığını şu cümlelerden anlayabiliyoruz:

> "*Ahaliyi iz'âc için vapurlarda tavla oynanılması bu kere kâide-i mahsûsa hükmüne girdiğinden, şirket tarafından bu kere tavlacılara mahsûs olmak üzere bir vapur sipariş olunması lazım gelir.*"[887]

Bugün, geçmişteki rahatlığı ve eğlenceleri göremediğimiz vapurların, İstanbulluların nazarında sadece seyahat edilen bir unsur olduğunu anlıyoruz. Geçmişteki kadar uzun yolculuklar yapılmadığından, tavla oynamak yerine, çayla birlikte simit tüketmeyi yeğleyen İstanbullu, bugün ise vapur keyfini daha farklı bir şekilde çıkarıyor.

Tavla oynayanların fazlalığı ve yer kaplamaları yüzünden zaten kalabalık olan vapurda geçecek, yürüyecek yer kalmaz. Yolcuları ziyadesiyle rahatsız eden bu durum, *Letâif-i Âsâr* tarafından, mizahî nizamnâmede kanun hükmüne getirilmiştir: "*Şimdiki mevcutlarına ilaveten, her vapura beşer tavla daha konulacaktır.*"[888] Sanki tavlaların varlığı yetmezmiş gibi, gazetenin nizamnâmede tavla sayısını daha da artırması, bu durumla nasıl alay edildiğinin bir göstergesidir.

İlk dönem mizah gazetelerinde, vapurlarda yapılan işretle ilgili yazılmış metinlerle karşılaşmak da mümkündür. Bu işret ve eğlenceyi eleştiren cümlelerden biri ise *Letâif-i Âsâr*'ın kurmaca mizahî nizamnâmesinde görülür:

> "*Kahve ocaklarını iltizam edenler tarafından mezkûr mahallerin koltuğa tahvili mukarrer olup orada her ne lazım ise meselâ rakı, şarap… bulundurulacak ve fakat rakı verildiği vakit öyle alenî surette kadeh içinde verilmeyip, kahve fincanı ile verilecektir.*"[889]

---

[887] **Letâif-i Âsâr,** nr. 43, 5 Eylül 1871, 20 Cemaziyelahir 1288, 24 Ağustos 1287, s. 4.
[888] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.
[889] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

Bu cümlelerden, 1870'li yıllarda vapur içerisinde insanların kolaylıkla işret yapabildiklerini, içki içmenin kontrol edilemediğini, onlara bu imkânı sağlayanın ise kahve ocakları olduğunu anlıyoruz. Gazeteye göre, kahve ocaklarına bu imtiyazı ve genişliği veren ise Şirket-i Hayriye'nin kendisidir. Dolayısıyla, bütün bunların tek sorumlusu olarak görülen şirket, eleştirilmiş olur. Bütün bu rahatlık ve genişliğe rağmen, kahve ocaklarında yolculara içkinin fincanlarda veriliyor olması, yolculardan çekinildiğini gösteren önemli bir noktadır.

Şirket vapurlarında, oturacak yer bulamayanların ise başvurduğu hileli bir yol vardır. Bu da kahveciyi çağırıp, tavla oynayacağız diyerek elindeki iskemleleri kapmaktır:

> "*Geçen gün gençten Hakkı Bey nâmında bir zât, arkadaşıyla beraber şirket vapurlarından birine binip, oturacak yer olmadığını görünce, hemân kahveciyi çağırıp bize üç iskemle getir, tavla oynayacağız deyince, kahveci ber-vech-i mu'tâd saklamış olduğu iskemlelerden üç tanesini koşarak getirdiği gibi, birine kendi ve diğerine arkadaşı oturup, diğer birini dahi kendileri gibi ayakta kalmış bir ihtiyara vererek kahveciyi tard u def' eder.*"[890]

Bu haberi veren *Diyojen*, kahveciden hileli bir yolla iskemleleri alan kişiyi savunur ve hileye başvurmaktan başka çare kalmadığını belirtir; çünkü Şirket-i Hayriye memurları sözden anlamaz bir hâldedirler. Ahali bir tarafa, başlarındaki müdür Hüseyin Hâki Efendi'yi bile dinlememektedirler. Bu durumda da İstanbulluların hileden ve yalandan başka çaresi kalmaz; fakat *Diyojen*'in duyduğuna göre, kahveciler bu duruma da bir çare bulmuş, parayı almadan, iskemle getirmemeye karar vermişlerdir. İskemle, sadece tavla oynayanların hakkıdır.

Letâif-i Âsâr, vapurlarda iskambil kâğıtlarıyla oynanan otuzbir oyunu için verilen yirmilik mecidiyeye acımaktadır. İnsanların bir oyun uğruna paralarını

---

[890] **Diyojen,** nr. 50, 16 Eylül 1871, (4 Eylül 1287), s. 1-3.

harcamalarını anlayamayan gazete, bu hususta tramvaya da bir öğütte bulunma gereği duyar:

> "*Tramvay, öyle damları, tavanları, yükleri, hücreleri, rafları müşteri doldurmakla para kazanılmaz. Arabanın bir köşesine ufak bir kahve ocağı yahut kumar ocağı ya mefsedet ocağı, hâsılı bir ocak tıkıştırmanın ve ocaktan çıkma birkaç … tane tedârik etmenin yoluna bakmalı. Ondan sonra, Şirket gibi erkek, kadın müşteriler oturacak yer yok, dama, tavla, iskambil, rakı, şarap gırla paraları kazanmalı…*"[891]

Görüldüğü gibi, *Letâif-i Âsâr* mizahî bir üslûpla Şirket-i Hayriye ile alay etmekte ve bu şekilde, işrete ve kumara yol açmasını ise kınamaktadır. Güya, aynı şeyi yapmasını tramvay şirketine de öğütlemekte ve para kazanmanın yolunun bu olduğunu söylemektedir. Kısacası gazeteye göre Şirket-i Hayriye, yolcuların ayakta seyahat etmesini umursamamakta, onların oturacakları yerlere işret ve kumar masaları kurulmasını desteklemektedir. Bu şekilde para kazanmaya bakan Şirket-i Hayriye, ilk dönem mizah gazetelerinin her zaman hedefi olmuştur. Kaptanla konuşmanın ve uyumanın yasak olduğu vapurlarda, kumar oynamanın serbest olması, mizah gazetelerinin anlayamadığı bir konudur. Dolayısıyla, bu çelişkiden bahseden birçok yazı neşredilmiştir. Bunlardan birisi *Hayâl* gazetesinde karşımıza çıkar:

> "*(…)- Pek güzel ya şu kumarı niçin men' etmemeli?*
> *-Nasıl kumar?*
> *-Bayağı kumar işte.*
> *-Ey kumar memnu değil mi?*
> *-Her yerde memnu ama vapurlarda değil!*
> *-Halt etmişsin!*
> *-La havle ve la kuvvete! A kuzum akşam sabah oynuyorlarmış!*
> *-Ne oynuyorlarmış ayol?*

---

891 **Letâif-i Âsâr,** nr. 104, 30 Mayıs 1872, 22 Rebiülevvel 1289, 18 Mayıs 1288, s. 1.

-Ayyyy, sen de! Esir almaca oynayacak değil ya, kumar oynanırmış kumar!

-Ne ile oynuyorlarmış?

– Hacivat çok oldu… İskambil kâğıdıyla oynuyorlar."[892]

Hacivat, vapurlarda iskambil kâğıdıyla oynanan oyunların, içerisinde para dönmesine karşın, Şirket-i Hayriye tarafından kumar olarak görülmemesini, Beyoğlu'ndaki kulübün nizamnâmesine bağlar. O nizamnâmeye göre, iskambil kâğıdıyla oynanan oyunlar, ortada para olsa da kumar dışıdır. Adı ise "ticaret oyunu"dur. Dolayısıyla, Şirket-i Hayriye vapurlarında da kumar değil, "ticaret oyunu" oynanmaktadır.

Şirket-i Hayriye vapurlarının içinde işret yapılabildiği gibi, 1870'li yılların Derûn-ı Köprü vapurlarında da işret söz konusu olmuştur. Bu durumu yansıtan bir cümle ise *Latife*'de neşredilir: "*Kasımpaşa'nın ufak vapurlarından birisinin akşamları işret istimâl ettiğinden dolayı sesi bozulmuş idüği etibbâ tarafından keşf olunmuştur.*"[893] Vapurun düdüğünün sesinin az çıkıyor olmasını, akşamleyin içerisinde işret yapılmasına bağlayan gazete, ince bir mizahla bu durumu yermiş olur.

Latife gazetesinde neşredilen "Bulunur mu?" başlıklı yazıda ise şöyle bir cümleye yer verilmiştir: "*Vapurlarda tavla için pek çok bulunduğu hâlde, müşteri için bir tek iskemle.*"[894] Cümlenin sonuna başlıktaki "Bulunur mu?" ifadesini getirdiğimizde, gazetelerin bu konudaki umutsuzluğu ortaya çıkar.

3.1.1.11.2 Kahve Ocakları, Kahveciler, Sucular, Diğer Satıcılar

Vapurlardaki "kargaşa"dan bahseden paragraflardan biri *Terakki* gazetesinde görülür. Şirket-i Hayriye vapurlarının içini çok güzel bir şekilde tasvir eden cümleler şöyledir:

---

[892] **Hayâl,** nr. 135, 20 Ocak 1875, (8 Kanunusani 1290), s. 1-2.
[893] **Latife,** nr. 10, 24 Nisan 1875, 12 Nisan 1291, 19 Rebiülevvel 1292, s. 1.
[894] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876 (22 Eylül 1292), s. 2.

"İşte derûnunda oturacak bir mahalden başka, her ne arasan mevcûd olan; yani bir baştan öbür başa kadar müteaddid hizmetçileri, biletçileri, kahvecileri, sucuları, kurabiyecileri, pastacıları, simitçileri, Şam fıstıkçıları, gazetecileri, ilâvecileri hattâ dilencileri, herkesin omzuna başına basarak bir baştan öbür başına dolaşan Şirket vapurları (...)"[895]

Diyojen gazetesinin 6 Haziran 1871 tarihli nüshasında ise vapurlardaki satıcı kalabalığına bir yenisinin eklendiğinin haberi verilir. Keçi, koyun ve sığır ayaklarından yapılan paça yemeğini satan paçacılar da vapurlardaki yerlerini almışlardır:

"Köprüden şirket vapurlarına paçacılar da girmeye başladı. Hem bin ayak bir ayak üzerinde iken (a paça paça iyi var) nidâ-yı Arnavudânesiyle baştan kıça, kıçtan başa o kadar serbâz gezip dolaşıyorlar ki temiz elbise giyenlere fare deliği bin altına. Lekeci esnafıyla ortak olan rugan-ı zeyt hamalları bile Ramazan izdihâmında Bayezid Meydanı'ndan o kadar serbâz geçemezler. Her ne ise bu makûle şeyler vapurların şânı. Lâkin hamal parası vermemek için o misillü matbah ve kiler levâzımâtını vapurlara girip dolaşan satıcılardan mübayaayı îtiyâd eden zevâta ne diyelim? Efem?"[896]

Satıcıların vapurlarda varlığının sebebi biraz da yolculara bağlanmış, onların paça gibi mutfak ihtiyaçlarını vapurdan temin etmeleri yüzünden, bu satıcıların çoğaldığı söylenmek istenmiştir.

Vapur kahvecileri tarafından, vapurun dört bir tarafına gönderilen kurabiyeci, sucu ve pastacılar insanları her açıdan rahatsız etmekte, fayda değil zarar vermektedir. Bu durumla alay etmek için *Letâif-i Âsâr,* kendi oluşturduğu mizahî nizamnâmeye şu maddeyi koyar:

---

[895] **Terakki,** nr. 15, 24 Ocak 1871, 2 Zilkade 1287, 12 Kanunusani 1286, s. 1,2,3.
[896] **Diyojen,** nr. 21, 6 Haziran 1871, (25 Mayıs 1287), s. 1.

> “*Kahveciler tarafından, vapurun kalabalığına bakılmayıp kurabiyeci ve sucu ve pastacı diye bülend-âvâz ile daima kadınların mahalline gidip gelmek üzere herkesi çiğneyip ve kapı önünde olanlar taciz olunacaktır.*”[897]

1870’li yıllarda vapurlarda satılan yiyecekler yukarıdakilerle sınırlı olsa da, 2000’li yılların İstanbul vapurlarında, bu durum her yönüyle kendini aşmış ve çayın yanı sıra portakal suyu, kola, gazoz gibi içeceklere evrilmiştir. Bunların yanında ise kurabiye veya pasta niyetine, kâğıt helva veyahut simit tüketilmektedir. Kısacası, Şirket-i Hayriye’nin Boğaz vapurlarında seyahat edenler, havanın etkisiyle olacak, sürekli bir şeyler tüketme ihtiyacı duymuş ve bu durum yüz yılı aşkın süredir devam etmiştir. Bugünkü vapur satıcılarının, geçmiştekiler kadar insanları rahatsız etmediği ise bilinen bir gerçektir.

Şirket-i Hayriye vapurlarında yer alan kahve ocakları hakkında neşredilmiş yazılardan biri, 2 Ekim 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr*’da karşımıza çıkar. Olumsuz ifadelerle anlatılan vapur kahvecileri, faydadan çok zarar vermektedir. Gazetenin tanımlaması ise şu şekildedir: “*Gazete sattırmaz, müşterisine riayet etmez, suyu içilmez, pişirdiği yenmez, kahvesinin fiyatı verilmez Şirket kahvecileri.*”[898] Vapurlardaki kahvecilerin rahatlığı önü alınmaz bir hâle gelmiş ve bu durum mizah gazetelerine yansımıştır. Şirket-i Hayriye, her yönüyle “çekilmez” bir hâl almıştır. Vapurlarda yer alan kahve ocakları ve orada satılanlarla ilgili ilk dönem mizah gazetelerinde fazlasıyla mizahî yazı bulunur. Bunlardan biri yine *Letâif-i Âsâr*’da karşımıza çıkar. *Hoca Nasreddin* başlığını taşıyan bu uzun yazıda öncelikle Nasrettin Hoca’dan ve onun hikemî sözlerinden bahsedilir. Bunlardan biri “Cenâb-ı Hakk’a çok şükredin. Eğer Allah deveye kanat verip uçuraydı ve develer bizim evlerin üzerlerine konaydı, ne yapardık?” şeklindedir. Nasreddin Hoca’nın bu sözünü alan ve üzerinde düşünen *Letâif-i Âsâr*, sözü vapurlara getirir ve şöyle der:

---

[897] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.
[898] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 2 Ekim 1871, 17 Recep 1288, 20 Eylül 1287, s. 2.

“*Eğer bir kolayı bulunup da (Şirket vapurları) da karada seyr ü hareket etseydi; yani Bahçekapısı'ndan, köprü başından bir (tornistan) edip alabildiğine Aksaray diye tutturup gitseydi ne yapardık!!! Ama… Diyojen'in dediği gibi nemiz eksik. Tramvayımız, sürücü beygirlerimiz, küfeli eşeklerimiz, tablalı marulcularımız, öküz arabalarımız, atlı, yaya sucular, ekmekçiler, peynirciler, salepçiler, bozacılarımız, uyuz, kuduz sürü sürü köpeklerimiz mi yok?*”[899]

Sokaklarda yeteri kadar kalabalığın olduğunu düşünen *Letâif-i Âsâr*, bu kalabalığa Şirket-i Hayriye vapurlarının da dâhil olması istenirse, susmaktan başka bir cevabının olmadığını söyler. Şirket vapurlarının sokaklarda hareket etmesinden çok korkan gazetenin aklına başka bir şey gelir. Şimdiye kadar tecrübe ettiklerinden, gördüklerinden yola çıkarak Şirket-i Hayriye vapurlarını “tımarhane”ye benzetir ve sözü vapur kahvecilerine getirir. Kendisinin şahit olduğu, kahvecilerle sucuların su savaşından bahseder:

“*Hele birisi cesaretli adam imiş. Bir bardak mı, maşrapa mı? Her ne olursa olsun, suyu attığı gibi ben serpintisine uğradım, lakin yolculardan bîçâre adamcağızın biri, bir bardak suyu başından aşağı yedi. Ben zannettim kimse görmedi. Neyse geçmiş ola dedim; fakat iş öyle değilmiş. Meğer bütün yolcular görmüşler ki fena halde mahcub olmuşlar; çünkü ben su döğüşü edenlerin yüzlerine bakıyordum. Ne dersiniz heriflerin yüzleri bile kızarmadı! Kahkaha ile gülüyorlardı! Hemân… cümlemizi ve husûsen Şirket'in müdavim yolcularını… tımarhânenin.. meşhûr döğüşünden saklasın.*”[900]

Vapurlarda yaşanan bu uygunsuz davranışlar, *Letâif-i Âsâr*'ın “tımarhane” benzetmesini kullanması için yeterlidir; çünkü gazeteye göre, bu tip davranışlar normal insanlar tarafından sergilenemez. Bir toplu taşıma aracında, su savaşı yapan kahveciler, sucular varsa orası elbette ki esas işlevini kaybedip “tımarhane”ye evrilir.

---

[899] **Letâif-i Âsâr,** nr. 104, 30 Mayıs 1872, 22 Rebiülevvel 1289, 18 Mayıs 1288, s. 1.
[900] **Letâif-i Âsâr,** a.y.

Vapurlarda yaşananlar, gazeteyi öylesine bezdirmiştir ki artık Boğaziçi'ne gitmeye tövbe edecek duruma gelmişlerdir.

Kahvecilerin yanı sıra, sucular da vapur yolcularını "çileden çıkarmaktadır". *Letâif-i Âsâr*, şahit olduğu bir muhavereyi anlatırken Şirket-i Hayriye sucularından ve kaptanlarından şöyle bahseder:

> "*Zâtın biri bir su içti. Sucu on para istedi. Bu zât sesini çıkarmayıp, parayı verip, tarifeyi getir dedi. Sucu gitti. Biraz sonra geldi. Tarife kaptanın yanında dedi. Al getir dedik. Yanında dolabında kilitli dedi. Niçin dolabına kilitlemiş dedik. Geceleri mütalaasıyla vakit geçirdiğinden kimseye vermiyor, böyle dolabına kilitliyor dedi. Ayol biz sana kaptandan tarifeyi iste dedik, (Elf-i Leyl) hikâyesini demedik, dedik. Efendiler, ben çok lakırdı bilmem. Kahve ocağının kirası otuz liraya, su onluk, kahve kuruş, rakı ikilik, tavla beşlik, iskambil kâğıdı otuzbir için bir beyaz yirmilik mecidiye dedi. Hepsi ne ise ne ama şu otuzbire yandım anladın mı?*"[901]

Her yönüyle ayrı birer dünya olan Şirket-i Hayriye vapurları, tam anlamıyla İstanbul insanının panoramasını sunmaktadır. Her çeşit insanı bulabileceğimiz bu vapurlarda hayat, karadakinden daha farklı akmaktadır.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamedeki her mektubunda, İstanbul'daki serbest ticarete dikkat çeken seyyah, vapurda da ticaret serbestliğinin aynen devam ettiğini söyler:

> "*Vapurun bu izdihâmıyla beraber kahve, sucu, ekmekçi, pastacı misillü satıcılar halkın üstünü başını çiğneyerek ve asla arası kesilmeksizin bağırıp çağırarak bir yandan öbür başa bir düzüye gidip geliyorlar.*

---

[901] **Letâif-i Âsâr,** a.y.

Evvelki mektuplarımda dahi beyan etmiş olduğum vechle serbestî-yi ticâretten dolayı kimse müdâhele edip ses çıkaramıyor."[902]

Bu satıcıların kadınların yanında serbestçe dolaşıyor olmaları da seyyahı şaşırtan başka bir noktadır; çünkü kadınların yanında erkek bulunması yasaktır; fakat satıcılar pervâsız bir şekilde kadınların aralarında dolaşabilmektedir:

"*(...) yüzleri ve başları kapalı olduğu hâlde vapur derûnunda mahsûsan tefrîk edilmiş olan bir mahalde oturmaya mecbur olarak erkeklerle birlikte oturamıyorlar. Garibi şu ki bu Müslüman kadınların yanlarında erkek bulunmak memnu olduğu hâlde mezkur satıcılar ise bilâ-pervâ aralarında dolaşıyor.*"[903]

Şirket-i Hayriye vapurlarında satılan sular hakkında sorulmuş bir soru ve gazetenin verdiği cevap, kahvecilerin temizliğe ne kadar riayet ettikleri konusunda, okuyucuyu düşünmeye sevk eder. Soru şu şekildedir:

"*Sucu esnafının müşterilerine su verirken öteden beri bardaklarını yıkamaları usûlden ve bu da tıbben birinci derecede dikkat edilecek şeyden olduğu hâlde Şirket-i Hayriye vapurları kahvecileri tepsi üzerinde bardaklarla su gezdirmekte (bardaklarını yıkayıp yıkamadıkları şöyle dursun) bir bardak suyu tekmil içemeyen müşterilerden, artan suyu alıp götürdükleri görülmektedir. Acaba bu muhtekirler, artmış olan suyu dökerler mi? Yoksa üstünü tamamlayıp, tekrar müşterilerine satarlar mı?*"[904]

Hayâl'in bu soruya verdiği cevap ise suların, kahveciler tarafından dökülmediğine dairdir; çünkü sucu esnafı suyun bardağını beş paraya satar. Şirket-i Hayriye kahvecileri ise on paraya sattıklarından, artık suyun üzerine tamamlayıp bir başka müşteriye verirler.

---

[902] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 23, 25 Haziran 1873, (13 Haziran 1289), s. 3-4.
[903] **Çıngıraklı Tatar,** a.y.
[904] **Hayâl,** nr. 64, 16 Mayıs 1874, (4 Mayıs 1290), s. 2-3.

Kahveciler, vapurda bulunmayan yemişlerin, başka satıcılar tarafından satılmasına da tahammül etmemektedirler. *Tiyatro* gazetesinde neşredilen bir yazıdan öğrendiğimize göre, vapurda leblebi satmak isteyen bir leblebici, kahveciler tarafından engellenmeye çalışılmış ve dışarı atılmak istenmiştir. Vapurun içinde bulunan müşterilerse, leblebicinin hakkını savunarak kahveciyi azarlamışlardır. Bunun üzerine, vapurun ileri gelen memurları toplanıp, leblebi satmanın nizama aykırı olduğunu belirtirler. Ahali ise memurlara ve kahvecilere inat, birbirleriyle yarışırcasına leblebi almaya başlarlar. Kaptanın bu durum hoşuna gider. Biletçi, kahveci ve memurları leblebi almaları yönünde tahrik eder. Gazetenin bu duruma yorumu ise şöyledir:

> "*Şirket'in öteden beri derkâr olan yolsuzluklarından başka bir de vapurda bulunmayan bir şeyin bile sattırılmaması, doğrusu şaşılmayacak şey değildir. Acaba yolculardan biri kahveciden leblebi isteyecek olsa, mutlaka leblebi yerine kurabiye veya pandispanya yahut şekerli simit yemek mi lâzım gelecek?*"[905]

Kahvecilerde bulunmayan bir yemişin satışının engellenmesi, gazetelerin anlam veremedikleri bir durumdur.

Tiyatro'da neşredilen bir başka muhaverede ise kahvecilerin, pahalı su satabilmek uğruna neler yaptıkları gözler önüne serilir:

> "- *Su kaç paraya?*
> -*On paraya efendim.*
> -*Kamarada asılı fiyat pusulasında âdî su beş paraya denilmiş ya!*
> -*Hayır efendim su on para yazılı.*
> -*On paraya olan su karlık suyu. Bu su âdetâ su. Karlık suyu soğuk olur.*
> -*Bunu da efendim karlıktan doldurdum.*
> -*İyi ya karlık suyu soğuk olmaz mı?*

---

[905] **Tiyatro,** nr. 27, 1 Temmuz 1874, (19 Haziran 1290), s. 3.

– Karlıktan doldurdum ya ona bakınız…”[906]

Kahvecilerin kurnazlığı öyle bir hâle ulaşmıştır ki soğuk olması gereken karlık suyu, ılık bir şekilde ve normal suyun iki katına müşterilere satılmaktadır.

Şirket-i Hayriye vapurlarında satılan yiyecek ve içeceklerin fiyat tarifesi ise mizah gazetelerinde yayımlanmıştır. *Tiyatro* gazetesinde neşredilen tarife, o dönemde gerçekten uygulanan bir tarifedir:

“Limonata	*60 para*
Şerbet	*60 “*
Çay	*60 “*
Kahve	*40 “*
Lokum	*20 “*
Kurabiye	*10 “*
Francala	*20 “*
Karlık suyu	*10 “*
Âdî su	*5 “ ”*[907]

Şirket-i Hayriye kahvecileri, yazın iki çeşit su satmaktadır. Biri normal su, diğeri ise karlık suyudur. Karlık suyu, kar kuyularından çıkarılmış kar ile elde edilen ve yazın içilmesi makbul olan soğuk bir sudur ve fiyatı diğerinden daha pahalıdır[908]:

---

906 **Tiyatro,** nr. 49, 16 Eylül 1874, (4 Eylül 1290), s. 4.

907 **Tiyatro,** nr. 51, 23 Eylül 1874, (11 Eylül 1290), s. 3

908 “*Anadolu coğrafyasında yaygın bir kullanım alanına sahip kar ve buz; taşıma yoluyla başka yörelere de ulaştırılmıştır. Bir bölgeden alınan kar, saklanmak üzere kuyulara götürülürken, erimemesi için güneş doğmadan önce bu taşıma işi yapılmıştır. Eğer sabah erken saatlerde bu iş gerçekleşemezse taşıma işine geceleri devam edilmiştir. Karlık, büyük çukurlarda yaz aylarında kullanmak üzere biriktirilen karın bulunduğu yerler, yani kar ve buz ambarları demekti. Karcılar tarafından kıştan itibaren mağaralarda ve özel kuyularda saklanan kar, üzerileri bastırılarak depolanmıştır. Kar saklanan özel kuyuların duvarları taştan örülmüştür. Kar saklanan büyük kuyular genellikle tepelerin kuzeye bakan yamaçlarında yer almıştır. Böyle yerlerde sıcak ortamda çabuk bozulan sütlü mamuller de saklanmaktaydı. Büyük karlıklar ortalık yerde değil, aksine gözden uzak yerlerde olur ve üzerleri keçeli kapaklar, kuru otlar ya da çamurla sıvanarak örtülürdü. Temmuz ayından itibaren kullanılmaya başlanan kar, eylül ayına kadar satılırdı.*” Alev Gözcü, Eren Akçiçek, “Osmanlı Mutfağında Kar ve Buz”, **I. Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu (Osmanlı Mutfak**

"*-Aman Karagöz, dün Boğaziçi'ne gitmekliğim îcâb etti. Vapurda şirketin bir ilanını gördüm.*

-Ne ilanı.

–Yani, vapurlar derûnunda satılan meşrûbâtın tarifesi.

-Ey ne yazıyordu?

-Kahve, limonata gibi şeylerin fiyatları yazıldığı sırada, suyun bardağı beş ve karlık suyu olursa on para diye yazılmış.

-Öyle ya herif karlı suyu da beş paraya vermez a.

– Canım orasını ben de biliyorum ancak şimdiye kadar sattıkları sular hep on paralık cinsindendi. Lakin kışın karlı suyu kimse içmez. O zaman kahveciler ne yol ile on paraya satacaklar orasını merak ediyorum."[909]

Karagöz'ün bu soruya cevabı, kahvecilerin on paraya su satabilmek için neler yapabileceklerini gösterir niteliktedir. Karagöz, kışın ise kahvecilerin karlık suyunu semavere koyarak, semaver suyu diye satabileceklerini söyler. Karagöz'ün tahmini doğru çıkar; çünkü gazetelerden, kışın Şirket-i Hayriye vapurlarında, on paraya semaver suyu adı altında su satıldığını anlamaktayız. Suyun kış günü bile on para olduğuna anlam veremeyen müşteri ile sucu arasında geçen muhaverenin bir kısmı şöyledir:

"*Müşteri hiddetle- Ulan bu vakit karlık suyu olur mu! Herkes soğuktan zangır zangır titriyor.*

Sucu telaşla- Affedersiniz. Ağzım alışmış da karlık demişim. Semaver suyu olacak.

Müşteri yine hiddetle- Hani semaver.

– Sucu kahve ocağındaki semaveri göstererek

-İşte efendim bakınız buradan doldurdum.

Müşteri- Oradan doldurmakla ne olmuş. Semaverin içinde ne var, ateş yok, bir şey yok.

Kültürü), (14-15 Ekim 2010 Bilecik), Yay. Haz. Arif Bilgin, Özge Samancı, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları, Bilecik, 2012, s. 272.

909 **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 1-2.

Sucu- Ey yazın karlığın içinde ne vardı! Bizim tarife böyle. Bir su ki yazın karlığa, kışın semavere kondu mu sıcak olsun, soğuk olsun oraları sorulmaz. On parayadır vesselam."[910]

Şirket-i Hayriye kahvecilerinin tarifesine göre, kahve 40 paradır. Hâlbuki, aynı dönemde Haliç'e çalışan Derûn-ı Köprü İdaresi'nin vapurlarında kahve, 10 paraya satılmaktadır. Aradaki bu farkın nedeni *Kahkaha* gazetesinde mizahi bir dille verilmiştir. Kahveci ile müşteri arasında geçen muhavere şu şekildedir:

"- *Efendim yirmi para daha.*
-Niçin? Bir kahve kaç paraya?
-Kırk para efendim.
-Acayip! Derûn-ı Köprü vapurlarında on paraya olduğu hâlde, burada neden kırk paraya oluyor?
– Efendim Derûn-ı Köprü vapurları köprüden Eyüp'e dört saatte gider, müşteri sekiz kahve içer. Biz ise yarım saatte Büyükdere'ye gidiyoruz. Müşteri topu bir kahve içecek. İdare etmez."[911]

Böylelikle, vapur kahvecilerinin kâr edebilmek için neler yapabildikleri, mizahi bir dille de olsa gözler önüne serilmiş olur.

3.1.1.12 Yolcuların Vapura "Hücum" Etmesi

İlk dönem mizah gazetelerinde, yolcuların, vapura "hücum" etmeleriyle ilgili metinler de görmek mümkündür. 13 Haziran 1871 tarihli, *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkan bir yazı, bunlardan biridir. Köprü başından hareket edecek vapura, daha içerideki yolcular çıkmadan "hücum" edenler ve dolayısıyla Şirket-i Hayriye, bu metinde eleştirilir:

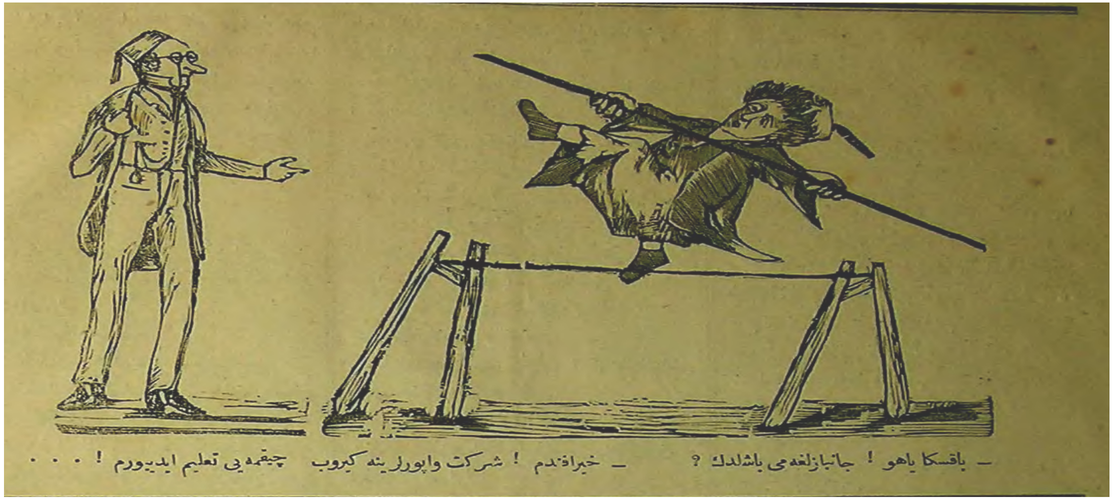
---

[910] **Letâif-i Âsâr,** nr. 1, 24 Kasım 1874, 12 Teşrinisani 1290, 15 Şevval 1291, s. 6-7.
[911] **Kahkaha,** nr. 24, 14 Eylül 1875, (2 Eylül 1291), s. 2-3.

"Üsküdar vapurlarının izdihâmıyla vapurların köprüye geldiğinde, yolcular çıkmaksızın içeriye olan hücumlar ve şirket idaresinin istimâ-ı şikâyet hakkında müsellem olan meşreb-i hamûlânesi eski hâlindedir."[912]

Yolcuların bu şekildeki tavırlarına karşı bir önlem alamayan Şirket-i Hayriye, yine *Letâif-i Âsâr*'ın hedefi olmuştur. Bu hücumlar sırasında ezilme ve ayağa basılma tehlikesi mevcut olduğundan gazetenin bu hususta okuyucularına bir de öğüdü vardır: "*Ayağında nasırı olup da basılma tehlikesine uğramak istemeyenler sakın şirket vapurlarına girmesinler.*"[913] Bu vapurlarda bin bir ayak, bir ayak üstünde olduğundan, izdiham, hücum söz konusu iken ayaklardaki nasır da bu kalabalıktan nasibini alır. Üstelik, insanlar bu vapurlara girip çıkarken, izdihâmdan dolayı akrobatik hareketler yapmak zorunda kalır. Bu durumu eleştiren bir karikatür ise *Latife*'de neşredilmiştir. Gazetenin üçüncü nüshasında, 19 Ağustos 1874'te yayımlanan karikatürde şunlar yazar:

"- *Baksana yahu! Canbazlığa mı başladın?*
– *Hayır efendim! Şirket vapurlarına girip çıkmayı talim ediyorum!*"



Resim-58 Latife, nr. 3, 31 Ağustos 1874, (19 Ağustos 1290), s. 4.

---

912 **Letâif-i Âsâr,** nr. 31, 13 Haziran 1871, 24 Rebiülevvel 1288, 1 Haziran 1287, s. 3-4.
913 **Letâif-i Âsâr,** nr. 34, 4 Temmuz 1871, 16 Rebiülahir 1288, 22 Haziran 1287, s. 3-4.

11 Eylül 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr*'da, Üsküdar vapurları hakkında sorulmuş bir soru yer alır. Cevabı verilmeden bırakılmış soru, aslında, vapurlarda bir türlü anlam verilemeyen durumlar için sorulmuştur. Bir vapurun nasıl hareket ettiğine dair bize bilgi veren bu soruda, borazandan kaptana, tayfalardan müşterilere kadar vapur denince akla gelen her unsur vardır:

> "*Üsküdar vapurları, kalktıkları vakitte, düdük üflemesi ve baş tarafta borazan durup boru çalması ve kaptanın yukarıda tepinmesi ve tayfaların kimisi yukarıda ve kimisi makinenin yanlarında uğraşmaları ve vapurun gitmesi çarkların dönmesinden anlaşılması ve müşteriler girip çıktıkları hengâmda hücum ve esnâ-yı rahta vuku' bulan telaşlarının sebebi nedir?*"[914]

Her yönüyle bir vapurun kalkışa nasıl hazırlandığı konusunda bize önemli bilgiler veren bu soruda, bugün için bize yakın gelen bir nokta var ki o da müşterilerin vapura girerken ve vapurdan çıkarken "hücum" halinde olmasıdır. 21. asırda kullandığımız İstanbul vapurlarına, müşteriler önlerindeki kapı açılır açılmaz "hücum" etmektedir. Aynı şekilde, vapur iskeleye yanaşır yanaşmaz, hatta yanaşmazdan evvel kıyıya ulaşma konusunda, İstanbulluların bir "hücum"u söz konusudur. Böylelikle, 1870'li yıllardaki İstanbullu ile bugün yaşayanlar arasında, bu açıdan bir fark olmadığı söylenebilir.

Şirket-i Hayriye vapurlarının, özellikle akşam seferlerinde, vapura doğru akın eden yolcuların yarısını almadan hareket etmesi, *Letâif-i Âsâr* tarafından ele alınır:

> "*İskelelerde yolcuların hepsi birden vapura girmelerinden, posta nakline halel gelmemek üzere, kaptanlar tarafından hareket olunacağına alamet olmak üzere mütemadiyen düdük çalınacağı ve akşam seferinde olur ise yolcuların yarısı girmeden vapurlara yol verilecek ve hele vapura yetişeceğim diye koşanlara hiç bakılmayacaktır.*"[915]

---

[914] **Letâif-i Âsâr,** nr. 36, 11 Eylül 1871, 21 Cemaziyelahir 1288, 27 Ağustos 1287, s. 4.
[915] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

Vapura yetişebilmek için koşanlar bir tarafa, iskelede bekleyen yolcuların yarısının alınmadan harekete geçilmesi, şirketin nizamsızlığının bir başka göstergesidir. Yolcuların tamamı çıkmadan içeriye girilmeye çalışıldığı için, kimi zaman vapurlar, müşterilerin yarısını almadan hareket eder. Bu nizamsızlıktan korunmak ve iskelede kalmamak için *Diyojen* gazetesinin verdiği mizahi öğüt ilgi çekicidir:

> "*Binebilmek isteyen iskeleye erkenden gelmeli. Vapur yanaşır yanaşmaz, müşterileri çıkarmasına, biletçilerin, memurların, markacıların yaka paça tutmasına bakmayıp, ne taraftan olursa olsun vapura dâhil olunmak kolayına bakmalı. Ammâ acele ile gireceğim der iken, üstü başı yırtılacak, denize düşecek, boğulacakmış. Onu da kendisi düşünsün. Buraları, Şirket-i Hayriye'nin hâric-i vazîfe-i zimmet berîü'l-töhmetidir. Siz de şirketi ettiği hayra pişman etmeyin.*"[916]

3.1.1.13 Vapurların Yavaşlığı

Şirket-i Hayriye'nin ilk dönem mizah gazeteleri tarafından ele alınan ve alay edilen bir başka yönü ise yavaşlığıdır. Kayıkların dahi vapurlardan hızlı olduğunu belirten gazetelerde, bu konu hakkında pek çok mizahi yazı neşredilmiştir. Bunlardan biri, 19 Kasım 1872 tarihli *Diyojen*'de karşımıza çıkar. Üsküdar vapurunun yolcuları arasındaki muhaverenin konusu, vapurun kaç dakikada köprüden Üsküdar'a geldiği ile ilgilidir. Yolculardan biri, bu sürenin yirmi dakika olduğunu iddia ederken, diğeri daha fazla olduğunu öne sürer. Bu tartışmaya son noktayı ise vapurdaki bir Bektaşi koyar: "*Artık affedersiniz erenler. Köprüden buraya yirmi dakikada değme bir ateş kayığı bile gelemez.*"[917] Vapurların bu yavaşlığına dair bir başka diyalog ise tayfa ile kayıkçı arasında gerçekleşir. Vapurun önünde giden kayığı oradan çekilmesi için uyaran tayfanın aldığı cevap, gayet düşündürücüdür:

> "*Baş taraftaki Tayfa- (Boru ile) Kayıkçı! Hey! Bir çifte.*

[916] **Diyojen,** nr. 53, 26 Eylül 1871, (14 Eylül 1287), s. 1-2.
[917] **Diyojen,** nr. 160, 19 Kasım 1872, (7 Teşrin-i Sânî 1288), s. 4.

Kayıkçı- Ne telaş ediyorsun. Yetiş de çiğne."[918]

Görüldüğü gibi, Şirket-i Hayriye, sadece gazetelerin değil, kayıkçıların da alay konusu olmuştur. *Diyojen*'de neşredilen yukarıdaki diyaloğun karikatürü ise, 7 Mayıs 1873'te yayımlanan *Çıngıraklı Tatar*'ın 9. nüshasında görülür:



Resim-59 Çıngıraklı Tatar, nr. 9, 7 Mayıs 1873, (25 Nisan 1289), s. 3.

Gazetelerin, kayıkçıların, satıcıların diline dolanan Şirket-i Hayriye, halkın nazarında her açıdan düşmüş durumdadır. *Tiyatro* gazetesi ise 13 numaralı Üsküdar vapurunun yavaşlığını diline dolamış ve bu noktada söylediği nükteli sözleri neşretmekten geri durmamıştır:

"*Hayâl'in kavlince sekiz günde şimendüferle Edirne'ye gidiliyor imiş. Tiyatro'nun kavlince dahi Şirket-i Hayriye'nin on üç numaralı vapuru, bundan sonra pek çabuk yani beş altı gün zarfında Üsküdar'a muvâsalat edecek.*"[919]

---

[918] **Diyojen,** a.y.
[919] **Tiyatro,** nr. 68, 30 Ocak 1874, (18 Kanunusani 1289), s. 1-2.

Gazetenin, vapurun süratinden bahsederken “pek çabuk” deyip, ardından da sürenin “beş altı gün” olduğunu belirtmesi, Şirket-i Hayriye’nin düştüğü durumu gözler önüne serer.

İlk dönem mizah gazetelerinin, Derûn-ı Köprü idaresi ile alay ederken dayandıkları konulardan biri, yine vapurların yavaşlığıdır. Öyle ki Kasımpaşa kayıklarıyla yarışacak kadar ağır ilerleyen bu vapurlar, gazetelerin dilinden kurtulamamıştır. Bir sonraki sene için tahminlerin yürütüldüğü bir yazıda, Eyüp vapurları için şunlar söylenir: “*Eyüp vapurları, Kasımpaşa kayıklarıyla yarışta çaresiz kalarak kayıkçıları vapurlar hizmetine almaya mecbûr olacak.*”[920] Derûn-ı Köprü kaptanlarından daha hızlı davranan kayıkçıların, vapur kaptanı olarak işe alınmaları gazete tarafından, bu duruma bir çözüm yolu olarak sunulur.[921]

Tiyatro gazetesinde ise, bahsi geçen yavaşlığın sebebinin ne olduğu açıklanır ve bu duruma bir çözüm bulunur:

> “*Hasköy vapurlarının hareketlerindeki betâet makinelerinin fenalığından neşet etmekte olduğu, bu kere keşf ü tahkîk olunmuş olmağın sür’at-i matlûbenin husûli için mezkûr makinelerin ihrâcıyla fî-maba’d vapurların makinesiz işletilmesine karâr verilmiştir.*”[922]

Makinelerin bakımsızlığı yüzünden, yavaş giden vapurlardan bıkan gazete, çareyi makineleri toptan kaldırmakta bulmuştur. Elbette, bu fikir hiçbir zaman çare olmayacaktır.

---

920 **Hayâl,** nr. 37, 10 Mart 1874, (26 Şubat 1289), s. 3.

921 1856 senesinde, Derûn-ı Köprü idaresinin kurulmasıyla birlikte, Haliç kayıkçıları, bu şirkete karşı çıkmış ve çeşitli zorluklarla, onları bu işten vazgeçirmeye çalışmışlardır: “*Vapurların Haliç’e girmesiyle birlikte geçim kaynaklarının ellerinden gideceği korkusuyla kayıkçıların buna muhalefet ettikleri, vapurları taşladıkları, iskelelere yanaştırmamak için kayıklarla önlerine çıktıkları ve hatta halatlarını kestikleri, kısaca bu teşebbüsü başarısızlığa uğratmak için ellerinden gelen her şeyi yaptıkları yönünde, makul bazı iddialar vardır.*” Ali Akyıldız, **Haliç’te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2007, s. 21.

922 **Tiyatro,** nr. 12, 9 Mayıs 1874, (27 Nisan 1290), s. 2.

Vapurların yavaşlığıyla alay edenler arasında, satıcılar da yer almaktadır. Vapura binen yolculara sarf ettikleri sözler, bu yavaşlığın ne derecede olduğu hakkında bize bir fikir verebilir:

> "*Bir de şirket bazı ağır yürür ve zikzak vapurlar*[923] *iskelelere uğradıklarında, orada bulunan satıcıların sanki Sinop'a gidiliyor gibi 'Yiyecek alınız. Sonra vapurda aç kalırsınız.' vadisinde ettikleri istihzalara da birer çare bulmalıdır. Çünkü bu da insan pek ağır geliyor.*"[924]

Tiyatro gazetesinin, yavaşlıkla ilgili önerisi ilgi çekicidir. Yavaşlığı sebebiyle, hep kayık ve sandalların arkasında kalan Derûn-ı Köprü vapurlarına, kayıklar kılavuz olarak alınmalıdır:

> "*Derûn-ı Köprü vapurlarının hareketlerindeki sür'at münasebetiyle, bazı kayık ve sandal çiğnemekte olduklarından, bundan böyle tramvaylar gibi, mezkûr vapurların dahi önlerinde birer kayık kılavuzluk edeceğini ma'almenûniye istihbâr eyledik.*"[925]

Vapurlar öylesine yavaştır ki sürekli vapurun önünde seyreden ve çiğnenme tehlikesi geçiren kayıklar, gazeteler tarafından kılavuzluğa layık görülmüştür.

Kimi özel gün ve gecelerde ise Haliç vapurları, Boğaziçi ahalisi için de hizmet verebilmekte, ancak yavaşlığından Boğaziçi'ne ulaşabilmesi hayli zaman almaktadır:

---

[923] Zikzak Vapuru: "*Boğaziçi'nde iki yakaya da uğrayan, yolcu alan ve indiren vapur.*" İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yayınevi, Ankara 2006, s. 1875.

[924] **Tiyatro,** nr. 13, 13 Mayıs 1874, (1 Mayıs 1290), s. 3.

[925] **Tiyatro,** nr. 15, 20 Mayıs 1874, (8 Mayıs 1290), s. 1.

"*Dün, köprü vapurlarından Hasköy'e işleyen mini mini vapur yavrusu, donanma gecesi Beykoz'a kadar gelerek hevesini almıştır. Mesmûâta nazaran bu vapur oraya üç saatte gelebilmiştir.*"[926]

Böylelikle, Haliç güzergâhında zaten hayli yavaş olan bu vapurların, Boğaziçi hattında, zaten çalışamayacağı anlaşılmış olur.

Yavaşlığın konu edildiği bir başka yazı ise *Latife* gazetesinde neşredilir. Metindeki ifadeye göre, Derûn-ı Köprü idaresinin beş numaralı vapuru yerine, yedi numaralı vapur tahsis edilmiştir; ancak bir öncekinden daha iyi olması beklenen vapur, yavaşlığıyla ön plana çıkar:

"*Ancak yedi adedi beş adetten ileri olmakla bu ileriliği isbat için yedi numara vapur her sûretle mezkûr beş numarayı geçti ama nasıl geçti? Sür'atçe, temizlikçe mi? Asla asla! Belki bilakis! Yürümemezlik, pislik, tuhaflık ve daha birçok şeylerle geçti. Saat on birde akşamüzeri Yemiş İskelesi'nden vapura binildi mi? Akşam ezanı ancak Ayvansaray İskelesi'ne varılır, doğrusu güzel halef!*"[927]

İdarenin, vapurların durumunu geliştireceği ve iyileştireceği yerde, bu şekilde hareket etmesi, gazeteler tarafından, hedef olarak görülmesine sebep olmuştur.

İlk dönem mizah gazeteleri, diğer vapur kumpanyalarında olduğu gibi, Aziziye vapurlarının da yavaşlığını söz konusu etmişlerdir.[928] *Hayâl* gazetesinin,

---

[926] **Şafak,** nr. 22, 30 Haziran 1874, 16 Cemaziyelevvel 1291, 18 Haziran 1290, s. 1.
[927] **Latife,** nr. 9, 21 Eylül 1874, (9 Eylül 1290), s. 3.
[928] Dönemin ciddi yayınlarından Basiret de bu yavaşlığa kayıtsız kalamamıştır: "*Geçen pazartesi günü akşamüzeri saat on raddelerinde Büyükdere'de oturuyordum. Aziziye İdaresinin Lütfiye isminde bir vapuru Boğaz'dan görünmeye başladı… Birçok muntazır olduk. Hele güç hâl ile hizamıza yaklaştı. Bir de arkadan bir Rusya vapuru geldi, bizim Lütfiye'yi geçip gitti. Aradan on dakika geçer geçmez Lloyd vapurlarından biri gelip o da bizim Lütfiye'yi geçti. Hâsılı gelen geçti gitti. Bizim Lütfiye hâlâ orada. Lloyd Kumpanyası vapurundan bir de çıma attılar hayli eğlendiler, bağırdılar. Öteki vapurların seyir ve hareketine bakılır ise bizim Lütfiye güya denizde mıhlanmış… Onlara nispetle hareketten kalmış gibi görünüyor.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 143.

vapurların yavaşlığına ilişkin bir önerisi vardır: "*Gerek Şirket-i Hayriye ve gerek İdare-i Aziziye vapurlarını gidecekleri mahalle götürmek üzere büyük büyük vapurlu bir şirket teşekkül etmeli.*"[929] Aziziye vapurlarını, daha büyük vapurlarla taşıma fikri, söz konusu yavaşlığın bir çözümü olarak sunulmuştur. Yukarıda söz konusu edilen yavaşlığın, sadece Aziziye vapurları için değil Şirket-i Hayriye için de geçerli olduğu özellikle vurgulanarak, aslında her iki vapur kumpanyasının birbirlerinden bir farkının olmadığı belirtilmek istenmiştir.

Gazetelerin, vapurların hızının artacağına dair ise hiç umutları yoktur. Bu umutsuzluğu anlatan bir cümle ise *Meddah* gazetesinde neşredilir: "*Bir gün Derûn-ı Köprü vapurlarından biri köprüden Yemiş'e kadar bir saatte gidecek ama kimse görmeyecek.*"[930] İdarenin ilgisizliği ve kayıtsızlığı dolayısıyla, halkta da böyle bir umutsuzluk var olmuştur.

Yine *Tiyatro*'da neşredilen bir yazıda, Üsküdar vapuru için şu cümleler kurulmuştur: "*Şirket-i Hayriye vapurlarından üç numaralı vapur her gün şafak söker sökmez köprüden hareketle, akşam on iki ile beraber Üsküdar iskelesine halat atar.*"[931] Bu cümleler, abartılı olsa da yavaşlığıyla İstanbulluları "çileden çıkaran" bir vapur için söylenmiş olduğu ortadadır.

Bir Aziziye vapuru, Selanik'e[932] tam altı günde ulaşabilmektedir:

---

[929] **Hayâl,** nr. 137, 27 Ocak 1875, (15 Kanunusani 1290), s. 3-4.
[930] **Meddah,** nr. 12, 1 Nisan 1875, (24 Safer 1292), s. 3.
[931] **Tiyatro,** nr. 86, 12 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.
[932] O dönemde Fevâid \ Aziziye vapurları sadece İstanbul içine değil, aynı zamanda diğer şehirlere de hizmet veriyordu: "*Sultan Abdülaziz Han, işletmenin sermayesini arttırarak ıslah etmeyi ve büyük bir şirket haline getirmeyi düşünüyordu. Bu amaçla, 1 milyon lira sermayeyle İstanbul'da kurulan şirketin (Şirket-i Aziziye) başına Şura-yı Devlet âzâsı Mısırlızade Bogos Efendi getirilmişti. Ancak, Bogos Efendi'nin 1873'te ölümü üzerine şirket faaliyete geçirilemediğinden şirketin hisseleri Abdülaziz tarafından satın alındı ve idaresi de Bahriye Nezareti'ne verildi. Bu esnada yeni vapurlar satın alınarak İstanbul içindeki vapur seferleri arttırıldı. İşletme, Trabzon, Girit, Selanik, Beyrut, Adalar, Varna, Burgaz, Köstence, Gemlik, İzmit, Tekirdağ ve Bandırma gibi yerlerin yanında Boğaziçi, Adalar ve Kadıköy'e de seferler düzenliyordu.*" Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolu,** Editörler Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 112.

> “*Selanik’e işleyen İdâre-i Aziziye vapurları, her on beşte bir cuma günleri akşamın saat on ikisinde Dersaadet’ten hareketle yalnız Çanakkalesi’ne uğrayarak altı günde Selanik’e vâsıl olur.*”[933]

19 Nisan 1875 tarihli *Tiyatro*’da, söz konusu yavaşlık başka bir şekilde dile getirilir. “Yolculuğa Dair Malumat” başlığını taşıyan yazıda, vapurlar hakkında şu bilgilere yer verilmiştir:

> “*Derûn-ı Köprü vapurları, her sabah köprüden hareketle Halıcıoğlu’na doğru yola revân olup saat altıda oraya vardıktan ve oradan da hareketle iki saat Eyüp açıklarında kuma oturduktan sonra, ertesi sabah Eyüp’e varırlar.*”[934]

Gazete, okuyucularını vapurların yavaşlığı konusunda uyarmakta, ona göre tedbir alınmasını istemektedir.[935]

Yavaşlıkla özdeşleşen vapurlara, acele işi olanların binmemesi de gazeteler tarafından öğütlenmiştir. *Latife*’nin 27 Eylül 1876 tarihli nüshasında neşredilen “Şaşarım Aklına” başlıklı yazıda, konu hakkında şu cümle kurulmuştur: “*Acele işi olup da Kasımpaşa’dan İstanbul’a geçmek üzere vapura binenlerin.*”[936] Cümlenin sonuna, başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, Derûn-ı Köprü idaresinin vapurlarını kullanarak seyahat edenlerin, pek de mantıklı düşünmediklerinin iddia edildiğini görürüz.

---

[933] **Tiyatro,** nr. 86, 12 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.
[934] **Tiyatro,** nr. 87, 19 Nisan 1875, (25 Rebiülevvel 1292), s. 2.
[935] Bu “kuma oturmak”, çamura saplanmak manasında olup, o dönemlerde sıkça karşılaşılan bir şeydi: “*Halk karşı kıyıya geçmek için kayıklardan da vazgeçememekte… Çünkü kayıkla geçmek hem daha ucuz, hem beklemeden, hem de daha güvenli… Nasıl mı? Bu vapurlar Haliç’in giderek dolup sığlaşan iç kesimlerinde sık sık dipteki çamura saplanıp kalıyorla da ondan! Artık işin yoksa içerde kurtarılmayı bekle! Vapur bir ileri, bir geri gidip gelecek, saplandığı çamurdan kurtulmaya çalışacak… O da olmazsa, çevreden imdat çağrılacak, yolcuların kayıklarla üçer, beşer boşaltılmasına başlanacak!*” Eser Tutel, **İstanbul’un Unutulmayan Gemileri,** Kitabevi, İstanbul, 2005, s. 17.
[936] **Latife,** nr. 3, 27 Eylül 1876, (15 Eylül 1292), s. 3.

Karikatürlerle de desteklenen eleştiriler, insanı güldürürken düşündürmektedir. Aşağıdaki karikatür, *Çıngıraklı Tatar*'ın 26. nüshasında, 9 Temmuz 1873'te neşredilmiştir. Karikatürün altında şu ifadeler yer alır: "*Çımacı- Baba yorulma. Al ipimi bağla. Kayıkçı- Ay vallahi evlâdım başka vakit. Bugün işim aceledir.*" Karikatür, meselenin ciddiliğini açıkça gösterir.



Resim 60 Çıngıraklı Tatar, nr. 26, 9 Temmuz 1873, (27 Haziran 1289), s. 3.

3.1.1.14 Vapurların Bakımsızlığı ve Alternatif Tasarruf Önerileri

1870'li yılların vapurlarının ne kadar bakımsız olduğunu, ilk dönem mizah gazetelerinden anlamak mümkündür. Vapurlardaki mevki döşemelerinin kirliğine dair yazılmış bir metinde, 12 ve 15 numaralı vapurların döşemelerinin, inşasından şimdiye kadar süpürülmediği iddia edilmiştir:

> "*Üsküdar vapurlarından 12 ve 15 numaralı sürat vapurlar mevki mahallerinin döşemeleri hîn-i inşâ ve tefrîşinden şimdiye kadar süpürülüp değişildiğini bilip haber veren olur ise yedi bin kıyye hiddet ile bin çeki gazab müjde verilecektir.*"[937]

[937] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.

Böylelikle, Şirket-i Hayriye'nin temizlikten ve bakımdan ne kadar uzak bir kurum olduğu da dile getirilmiş olur. Bütün bunlara karşın, vapurların içini süpürmek maksadıyla, Kıbtîlere on beş bin adet süpürge siparişi verilmiş ve müşteriler de bu haberi duyunca toz içinde oturmayacaklarından memnun olmuşlardır. *Diyojen*'de buna dâir bilgiler yer alır:

> "*Mezkûr vapurları süpürmek için on beş bin adet süpürge Kıbtî fukarasına sipariş olunduğu ve zikr olunan mevkiler sayesinde fukara-yı merkûme biraz müstefid olacakları gibi ol vakt mevkiler süpürülüp temizleneceği mamulüyle şimdilik müşteriler müsterihü'l-hâtır olacaklar.*"[938]

Toz içerisinde seyahat etmekten bıkan Üsküdar ahalisi için, bu rahatlatıcı bir haberdir.

Vapurların baş kamaraları, yukarı iskeleden gelenlerin yatıp uyuması için ayrılmıştır. Onların fazla yer kaplaması sonucunda, oturacak yer bulamayan diğer yolcular, yatanlarla ters düşerler. Üstelik kamarot ve mevki memurları, insanların baş kamaralara çıkıp yatmaması için, oraları temiz tutmamayı ve tahta bitlerine izin vermeyi de düstur edinmişlerdir:

> "*Vapurların baş kamaraları yukarı iskelelerinden girenlerin istirahat yani uyumalarına tahsis kılındığından ve aşağı iskelelerden girenlerin yer bulamamasından dolayı yatanlar ile muarızalarına sebebiyet vermek üzere kamarot ve mevki memurları tarafından mevkilerden adam kaçırılmaması için baş kamaralarına bakılmayacağı misillü mezkûr kamaraların nezafete ve tahta bitlerinin def'-i izâlesine dahi bakılmaz.*"[939]

1870'li yıllardaki vapur yolculukları günümüze kıyasla daha uzun sürdüğünden, yolcuların kimi tavla oynayarak, kimi işret yaparak kimi de bu şekilde yatıp

---

[938] **Diyojen,** nr. 30, 8 Temmuz 1871, (26 Haziran 1287), s. 1-2.
[939] **Letâif-i Âsâr,** nr. 37, 15 Eylül 1871, 29 Cemaziyelahir 1288, 3 Eylül 1287, s. 2-3.

uyuyarak vakit geçirirdi. Şirket vapurlarında yatmak öyle doğal bir hâle gelmişti ki bu manzarayla karşılaşanlar için şaşırmak söz konusu değildi. O dönem yolcularının hayli rahatına düşkün olduğunu anlayabildiğimiz bu metinler, bize dönem insanının yaşam biçimini de yansıtmaktadır.

İlk dönem mizah gazetelerine göre, vapurlar için masraf yapmaktan korkan ve çekinen vapur idareleri, bu anlayışlarını çımacılara da aşılamıştır. Çımacılardan çeşitli tasarruf önerileri gelir. Onlardan birinin, güya ortaya attığı bir tasarruf tedbiri ise *Çıngıraklı Tatar* gazetesi tarafından konu edilmiştir:

> "*Eyüp vapurları çımacılarından birisi vapurlarda yakılmakta bulunan kömürün fazla bir masraftan ibaret olduğunu ve vapur iskelelerinin birbirine yakınlığı cihetiyle, arkalarından kuvvetlice itilmek suretiyle işlettirilebileceğini bir kıta layiha ile idarehânesine bildirmiş ve mezkur layiha, idarede derdest-i tedkîk imiş.*"[940]

Çıngıraklı Tatar ise çımacının bu teklifine ihtiyatla yaklaşır ve vapurun arkasından itilememesi durumunda yarı yolda kalacağını söyler. Gazetenin, çımacınınkinden daha iyi bir fikri vardır. Derûn-ı Köprü idaresi sürekli, müşterilerine "eziyet ettiğinden", gazetenin de aklına hemen yolcular gelir ve bu işi onların yapmasını ister. Bu fikre göre, vapur iskelelerinin her birine bir halat bağlanacak ve müşteriler bu halatı çeke çeke, vapurun iskeleye ulaşmasını sağlayacaktır. *Çıngıraklı Tatar* bu fikri ortaya atmak suretiyle, idare ile alay etmiş olur.

Bakımsızlığı anlatan, tentelerle ilgili bir yazı ise *Tiyatro* gazetesinde neşredilir. 6 numaralı Şirket-i Hayriye vapurunun tentesinin ağzından yazılmış metin, iyi bir eleştiri örneği olarak karşımıza çıkar. İngiltere fabrikasında imal edilen bu tente, başından geçen maceraları gazeteye tek tek anlatmakta ve yardım dilemektedir. Kendisi, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından evvel; yani 1851'den önce, İngiltere'de tahta bezi olarak hizmet vermeye başladığını belirtir. İdarenin kurulmasıyla beraber,

---

[940] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 8, 3 Mayıs 1873, (21 Nisan 1289), s. 1-2.

birçok tahta bezi birbirine eklenerek ve ortaları delinerek tente haline getirilmiştir. İki sene kadar 1 numaralı vapurda hizmet veren bu tente, daha sonra ters çevrilmek suretiyle 2 numaralı vapura takılmıştır. Bu vapurda da birçok kara ve yağmura göğüs gerdikten sonra, 4 numaralı vapurda hizmetine devam etmiştir. Onca yıllık hizmetinden sonra, tentenin kullanılacak hali kalmayınca, vapurdan çıkarılarak, Yeni Cami'de kurulmakta olan sergilere tente olsun diye pazarcılara satılmıştır:

> "*Fakat onlar da beğenmediklerinden iade ettikleri cihetle yine birbirimize dikerek altı numaraya tente ettiler. Bizim gibi yirmi otuz senelik bir bendeyi, böyle oradan oraya süründürmek hiçbir vechle insaf ve merhamete yakışmayacağından başka, geçen gün yazmış olduğumuz gibi, bazı insanların da eşkâl-i tabiiyyelerini tahvîle sebep olduğumuzdan hâlimize merhamet olunmak, insanlara olan mazarratımız def' edilmek üzere takdîm-i istid'â ettiğimiz cihetle şimdi de kalburculara satmak efkârında bulundukları istihbâr kılınmış olmağın sebkat eden emeğimize mükâfeten çıraklığımızın icrâsı bâbında vesâtetinizi istirhâm ederim.*"[941]

Burada özellikle dikkatimizi çeken nokta, tentenin son durağının kalburcular olmasıdır. Tente, artık kullanılamaz bir hale gelmiş ve delik deşik olmuş olacak ki ancak kalburlara layık görülmüştür. Bu da Şirket-i Hayriye vapurlarının ne kadar bakımsız olduğunun bir başka göstergesidir. Ancak, *Tiyatro*'nun 11 Nisan 1874 tarihli nüshasından, bu tentenin akıbetinin kalburcular olmadığını anlıyoruz:

> "*Mesmûâta nazaran Şirket-i Hayriye vapurlarından altı numaralı vapurun tentesine dair birinci nüshamızda yazmış olduğumuz bend üzerine şu madde şirketçe taht-ı müzakereye konularak mezkûr tentenin üstüne kiremit vaz'ına karar verilmiştir. Mütâlaa (Zavallı tente yağmurdan kaçarken doluluya tutuldu. Çıraklık bekler iken büsbütün esîr oldu.)*"[942]

---

[941] **Tiyatro,** nr. 3, 8 Nisan 1874, (27 Mart 1290), s. 2.
[942] **Tiyatro,** nr. 4, 11 Nisan 1874, (30 Mart 1290), s. 2-3.

Gazete, böylelikle Şirket-i Hayriye tarafından "eziyet gören"lerin sadece müşteriler olmadığını, tente gibi cansız varlıkların da "işkence"ye maruz kaldığını mizahi bir dille anlatmış olur.

2 Mayıs 1874 tarihli *Tiyatro* gazetesinde ise bir başka mesele dile getirilir. "Dünyânın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler" başlığı altında verilen yazıda, maddeler halinde kıyamet alametleri sıralanmıştır. İlk sırada ise Derûn-ı Köprü idaresi vapurları yer alır: "*Hasköy vapurlarının makinelerinin tamire kalkışılması.*"[943] İlgisizlikten, zamanla köhneleşen vapurlar, bakım ve onarım beklemekte; fakat anlaşıldığı kadarıyla, idare buna yanaşmamaktadır. Derûn-ı Köprü idaresinin ilgisizliği yüzünden, vapurlar neredeyse kullanılamayacak hâle gelmiştir. Özellikle, vapurların alt kısımlarının bir deniz hamamı ızgarasından[944] farkı yoktur:

> "*Derûn-ı Köprü vapurlarından birinin altı bu kere satılığa çıkarılacağından hasbe'l-mevsîm deniz hamamı yapmak üzere ızgara arayanlardan birçok kimselerin mezkûr vapurun altına müşteri çıktıkları havâdisâttandır.*"[945]

Bu haberin gerçek olmadığı ortada ise de, yapılan bu nükteden, vapurların bakımsızlıktan ne hâle geldiğini anlayabiliriz.

İskelede bulunan bekleme yerleri ise "acınacak" durumdadır. Bu konuya dair söylenmiş başarılı nüktelerden biri, *Hayâl'*de neşredilmiştir. Yazıda Osmanlı Devleti'nin, övünç vesilesi olarak 1875 yılında düzenlenecek olan dünya sergisine, Derûn-ı Köprü vapurlarının bekleme yerini göndereceği duyurulmuştur:

---

[943] **Tiyatro,** nr. 10, 2 Mayıs 1874, (20 Nisan 1290), s. 3.

[944] "*Deniz hamamları salaştan yapılmış kapalı yerlerdi. İçlerinde kenarlarında soyunma yerleri vardı. Sahile iskeleler ile bağlı olan bu dört köşe tahta havuzların altlarında birer ızgara bulunurdu. Suyun en derin yeri ekseriya birer ızgara boyunu geçmezdi. Boğulmak tehlikesi yoktu. Buna mukabil çivilerden, ızgara tahtaların sökülmesinden yaralananlar olur. Etraftan tuzlu suda "bir şey olmaz" tesellisinden gayrı tedavi imkanı bulunmazdı.*"Süleyman Beyoğlu, "Osmanlı Deniz Hamamları", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi,** Sayı 5, 2004, sf 53-73.

[945] **Tiyatro,** nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 1.

"*Yetmiş beş sene-i mîlâdisinde küşâdı mukarrer olan sergide bulunmak üzere İstanbul'dan bir ahır gönderilecekmiş. İşitildiğine göre, bu ahır da Derûn-ı Köprü vapurlarının Yemiş İskelesi'ndeki üzeri kapalı mevkifi imiş.*"[946]

Bu güzel nükte ile aslında, ağır bir eleştiri yapan gazete, durakların durumunu gözler önüne sermiş olmanın yanı sıra, idarenin, yolcularına "hayvan" muamelesi yaptığını da ima etmiş olur.

Vapurların içi pek temiz tutulmuyor olacak ki *Latife* gazetesi bu durumla alay etmek için, şöyle bir cümle kurma gereği duyar: "*Adalar'a ve Kadıkaryesi'ne işleyen vapurların taht-ı nezâretinde olarak Hassa-i (Nezâfet) nâmıyla bir komisyon teşkil olunacağı mukarrerdir.*"[947] Adı geçen komisyonun, Aziziye idaresinin nezaretinde kurulacağının söylenmesiyle de ironi yapılmış olur.

Gazetelerde ele alınan bir başka konu ise vapurların çürüklüğüdür. Küçük kazalarda bile Aziziye vapurlarının büyük yaralar alması, vapurların eskiliğine ve çürüklüğüne delâlet etmekte, bu ise halkı ve gazeteleri endişelendirmektedir. *Şark* gazetesinin 227. nüshasında neşredilen bir haberden yola çıkarak değerlendirmelerde bulunan *Latife*, idarenin bünyesinde çürük vapur barındırıyor olmasını eleştirir. *Şark* gazetesinin haberine göre, Aziziye idaresinin Haydarpaşa'ya işlemekte olan vapuru, seyir esnasında bir yelkenli mavnaya çarpmış ve kıç tarafı hasar görmüştür. *Latife*'nin bu kazaya dair yorumu ise şöyledir:

"*Efem! Olmaz mı dediniz? Neden olmazmış? İşte Şark yazıyor, vapur çürükçe imiş! Koca mavnaya çatar çatmaz yüz tarafından mavnaya tâb-âver-i mukâvemet olamayarak başını çevirmiş, kıç tarafından hücûm göstermiş! Nihayet sakatlanmış! Burada latifeyi bırakır da kimseyi darıltmamak üzere ciddi olarak deriz ki bir mavnaya çarparak sakatlanacak derecede çürük*

---

946 **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s.3-4.
947 **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 2.

vapurlara vediatullah olan halkı alıp öteye beriye taşımaya insaf nasıl kâil olur?"[948]

Gazete, bu çürük vapurlarda seyahat eden yolcuların tehlike altında bulunduklarını ekleyerek, idareyi eleştirir.

Derûn-ı Köprü idaresinin tasarruf tedbirleri arasında, günün son seferini yapacak olan vapurda, ocak kömürü kullanılması da yer alır:

"*Kasımpaşa'ya işlemekte bulunan vapurlardan 12 numaralı vapur, son postasını icrâ etmekte iken hareketine adeta hiç yürümez derece ağırlık gelmiş ve kaptan tarafından her kaç kere sürat kumandaları verilmiş ise de makinist cânibinden evvelce anlaşılmayan mırıltılar ile mukâbele edilmekle ahâli taaccüpte kalmış ve sonradan, postanın son posta olduğu cihetle, tasarrufa riâyeten yeniden kömür yakılmaması tensîb kılınıp, ocakta bulunan kömür ile idâre kılındığından neş'et eylemiştir.*"[949]

Tasarruf edeceğim diye ocaktaki kömürle hareket etmeye çalışan vapur, bir türlü ilerleyemediğinden, arkasında bulunan kayıkçıyı da sinirlendirmiş ve onun, "Yol ver de geçeyim." demesine sebep olmuştur.

İlk dönem mizah gazetelerinin alay konusu olan bir başka mesele ise Derûn-ı Köprü vapurlarının tenteleridir. Bakımsız olan vapurların tenteleri de idare tarafından ilgi görmemekte ve vaktinde değiştirilmemektedir. Bu durum ise gazetelerin eleştiri konusu olur. "Bir Gün Gelecek ki" başlığını taşıyan metinde, tentelerin bakımsızlığı mizahi bir dille şöyle ele alınır:

"*Derûn-ı Köprü vapurları idare meclisinde âzâdan biri vapurların tentelerinin on beş yirmi senede bir kere tecdîd-i lüzûm görünmekte olduğu ve*

[948] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 2-3.
[949] **Latife,** nr. 17,19 Ekim 1874, 7 Teşrinievvel 1290, 9 Ramazan 1291, s. 1.

bu ise idârenin hasarını müeddî bulunduğu cihetle tente yerine çinko gerilmesini teklif edecektir."[950]

Zaten, yirmi senede bir değiştirilen tenteler, idareye bu durumu sebebiyle masraflı görünmüş ve değişmesine lüzum olmayan çinko ise daha mantıklı gelmiştir. Elbette, idare tarafından böyle bir karar alınması söz konusu değildir, ancak tentelerin hâli vahimdir. Gazete de idareyi, böyle bir karar vermiş gibi göstererek eleştirmek istemiştir.

Normalde vapura binenleri kardan, yağmurdan muhafaza etmesi gereken tenteler, gazetelere göre boşuna gerilmiş nesnelerdir:

"*Şirket-i Hayriye vapurları, köprüye vakt-i hareketlerinden ancak birkaç dakika evvel gelmekte bulunmaları münasebetiyle, kışın karda, yağmurda çoluk çocuk, kadın erkek köprü üzerlerinde bazı kere üç çeyreğe kadar beklemekte bulunduklarından, vapurlardan çıkan eski tentelerin, köprünün üstüne gerilip yağmurdan ahaliyi muhafaza olunacağı rivâyet olunmakta ise de zaten onlardan vapurlara girenler muhafaza olamadıklarından ahali kabul etmemekte imişler.*"[951]

Bu vapurlar, öylesine çürük ve kazaya davet çıkarır bir haldedirler ki denizde rahatça seyredebilmeleri için güzel havaları beklemek durumunda kalırlar: "*İdâre-i Aziziye vapurlarının seyr ü hareketlerince cesâret hâsıl olmak için bir iki aya kadar havalara kâmilen küşâyiş geleceğini müneccimler haber veriyorlar.*"[952] Aziziye idaresinin kaptanları, zorlu havalarda denizde seyretmeye cüret edemezler. Kendilerinin ve vapurların hali malum olduğundan, rahatça ve korkusuzca seyahat etmek için, daha mutedil havaları gözlerler. Gazete ise bu garip duruma sayfalarında yer vermeyi ihmal etmez.

---

[950] **Hayâl,** nr. 120, 28 Kasım 1874, (16 Teşrinisani 1290), s. 3.
[951] **Hayâl,** nr. 131, 6 Ocak 1875, (25 Kanunuevvel 1290), s. 4.
[952] **Tiyatro,** nr. 78, 15 Mart 1875, (19 Safer 1292), s. 2.

Derûn-ı Köprü vapurlarındaki bakımsızlık ve ilgisizlik başa çıkılamaz bir hâl almıştır. Öyle ki idare, gemi boyama işini lostracı gibi usta ellere vermek yerine, zift ve macun sürmekle yetinen kalafatlara bırakmıştır. *Hayâl* gazetesinde neşredilen "Bin Söyle Bir Akçeye" başlıklı yazıda, bu durumun vermiş olduğu umutsuzluk ve rahatsızlık şöyle dile getirilir: "*Bâ-husûs Derûn-ı Köprü İdaresi, vapurlarını kalafattan vazgeçerek lostracılara olsun boyatmayacak.*"[953] İdarenin, vapurları boyatmak için lostracı almaması, çok rahatsızlık vermiş olmalı ki 19 Ağustos 1875 tarihli *Hayâl* gazetesinde, "Olsa idi." başlığı altında, aynı konu tekrarlanır: "*Derûn-ı Köprü vapurlarını boyamak için bir lostracı.*"[954] Cümlenin sonuna, başlıktaki "Olsa idi" ifadesini getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Vapur tentelerine dair yazılmış bir başka yazı ise 27 Haziran 1876 tarihli *Hayâl*'de görülür. Seyahat eden müşteriler, yağmur yağdığı zaman zor duruma düşmekte ve adeta "elenmiş yağmura" tutulmaktadırlar:

> "*- Vay Karagöz! Bu kıyafet ne?*
> *-Sorma Hacivat elenmiş yağmura tutuldum.*
> *-Ulan çıldırdın mı elenmiş yağmur olur mu?*
> *-Olur ya ne zannettin yağmur yağarken Derûn-ı Köprü vapurlarından sekiz numaralı vapurda bulun da bak elenmiş yağmur olur mu olmaz mı?*
> *-Aman Karagöz! Şimdi çıldıracağım, vapurun tentesi yok mu?*
> *– Evet var işte yağmuru o tente eliyor ya!*"[955]

Eskiye eskiye, delik deşik bir hâl almış olan tenteler, idare tarafından değiştirilmemekte, onun yerine yama vurulmaktadır. Yamalamaktan başka bir şey yapmayan idarenin aklına, tenteleri yenilemek ise hiçbir zaman gelmemektedir.

[953] **Hayâl,** nr. 177, 3 Ağustos 1875, (22 Temmuz 1291), s. 3.
[954] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[955] **Hayâl,** nr. 261, 27 Haziran 1876, (15 Haziran 1292), s. 3.

3.1.1.15 Vapur İdarelerinin Mizah Gazetelerini Dikkate Alması

Gazetelerin, Şirket-i Hayriye idarecilerinin kendilerini okumadıklarına dair iddiaları vardır ve bu konuyu sürekli işlerler. Bu iddialardan biri, *Terakki Eğlence*'de ortaya atılmıştır. Köprü[956] üzerinde, bir gazete alıp da Boğaziçi vapurlarına binen pek çok kişi görülürken, Galata'ya gidenlerin ellerinde gazete görülmemesinin nedeninin ne olduğuna dair sorulmuş soruya, şu şekilde cevap verilmiştir: "*Şirket müşterilerinin gazete okumasından ne hâsıl. İdâre merak edip de bir kere olsun gazete okumalı ki işe yarasın.*"[957] Gazete, şirket yolcularının gazete okumasından ne çıkar, asıl okuması gerekenler idarecilerdir diyerek, eleştirisini ortaya koyar.

Şirket-i Hayriye'nin, gazetelerde kendisi hakkında yapılmış eleştirilere kulak asmaması, gazetecilerde "Yazdıklarımız şirket tarafından okunmuyor." algısının oluşmasına yol açar. Bu durumu bilen bir İstanbullunun ağzından neşredilen varaka ise *Letâif-i Âsâr* gazetesinde görülür. Şirket-i Hayriye biletçilerinin dahi gazetelerin yazdıklarından haberdar olduğunu ispat etmeye çalışan İstanbullu, on dokuz numaralı vapurda şahit olduğu bir konuşmayı aktarır. Dört Beşiktaş bileti isteyen yolcu, biletleri aldıktan sonra, elindeki mecidiyeyi biletçinin bozmasını ister. Cebinde ağırlık yapmaması için biletçiden çeyrek para da vermesini talep eder. "Çeyrek yok.", cevabını alan yolcu, biraz önce yanımdaki efendiden almıştın diyerek itiraz eder. O çeyreğin kendisine lâzım olduğunu söyleyen biletçi ile yolcu arasında, bu konu üzerine kısa bir tartışma çıkar. Yolcunun çeyrek para konusundaki istekleri

---

[956] "*İstanbul'un kent içi deniz ulaşımı konusu incelenirken emektar vapurlar ve çeşitli hatların yanı sıra, sık sık adı geçen köprü de kuşkusuz kısacık bile olsa anılmalıydı. Tarihi yarımada ile Galata'yı birleştiren bir köprünün ilk projesinin 15. yüzyılda Leonardo da Vinci tarafından hazırlandığı bilinmektedir. II. Beyazıt döneminde başlayarak günümüze kadar gelen bu uzun yolculukta köprünün vapurlar ile ilişkisi 19. yüzyılın ortalarında başlamıştı. Köprünün Marmara Denizi yönündeki her iki yanına bağlanan duba-iskele biçimindeki ekler ile Şirket-i Hayriye de dahil olmak üzere şehir hatlarının neredeyse tümüne birer ana kalkış noktası oluşturulmuştu. Eminönü tarafına yakın olanlar genellikle Boğaziçi hatlarına, Karaköy'e yakın taraftakiler ise Anadolu yakası- Adalar ve Yalova hatlarına tahsis edilmişti. Kadıköy ve Haydarpaşa hattı ise önceleri köprüye bağlı olup daha sonra Karaköy rıhtımına bağlanan duba-parmak iskeleden uygulandı. Köprünün Haliç tarafındaki yine duba-iskele türünden yanaşım mahalleri ise, Haliç hatlarına hizmet verdiler. Köprü adı uzun yıllar büyük ölçüde popüler oldu ve tarifelerde, 'Köprüden kalkış' ve 'Köprüye varış' veya' Köprü-Kadıköy, Köprü-Adalar' hatları gibi tanımlamalar kullanıldı.*" Ahmet Güleryüz, **Yandan Çarklıdan Günümüze İstanbul Vapurları,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2005, s.19.

[957] **Terakki Eğlence,** 27 Ocak 1871, 5 Zilkade 1287, 15 Kanunusani 1286, s. 3-4.

bitip tükenmeyince, biletçi, yolcuların bu hâlini dönem gazetelerine bağlar ve "Sizi böyle söylenmeye gazeteler alıştırdı." diyerek şikâyet eder. Gazeteler, sürekli Şirket-i Hayriye hakkında olumsuz ifadeler kullanmakta ve bunları okuyan insanlar, oradan kuvvet alarak vapurlarda hakkını aramaktadır. Şirket-i Hayriye memurları ise bu durumdan memnun değildir. Bütün bu konuşmayı aktaran İstanbullu, varakasının sonunda ise şu yorumu yapar:

> "*Ben bu muhâvereyi işitince Şirket'in biletçilerine kadar, gazetelerin şikâyetini bildiklerini anladım. Yine gazeteciler, haksız olarak Şirket memuru şikâyet dinlemiyor diyorlar. İşte bu varakamla sizin bu zehâbdaki hatanızı ihtar ederim.*"[958]

Böylelikle, varakanın sahibi gazetecileri haksız çıkarmış ve aslında Şirket memurlarının dönem gazetelerini takip ettiklerini ispat etmiş olur.

Şirket-i Hayriye'nin, dönem gazetelerini takip edip okuduğuna dair yazılmış bir başka yazı ise 27 Haziran 1871 tarihli *Letâif-i Âsâr*'da görülür. İdarenin gazete müvezzilerini \ dağıtıcılarını vapurlara sokmaması, onların gazete satmasına izin vermemesi, *Letâif-i Âsâr* tarafından manalı bulunur. Gazeteye göre bunun sebebi, kendileri hakkında neşredilmiş yazıları vapur müşterilerinin görmesini engellemektir:

> "*Müjde size ki şirket gazete okuyor ve bazen kendi hakkında vuku' bulan nesâyihi kabul ve muktezayatını icrâ ediyor diyorlar. Hatta bir ihtar üzerine gazete müvezzilerini vapurlara koymuyor imiş. Bunu bazı gazeteler hayırlı bir şey zannedip, beyân-ı memnûniyet ediyorlar. Halbuki bu, şirketin gazeteler hakkındaki kin ü adavetinin bir eseridir. Murad, vapura girene de gazete okutturmayacak, kendine dâir olan şikâyâtın üstüne oturacak. Bu sebeple gazetecileri dahi bir dereceye kadar ızrâr edecek. İşte bunu bilip de ona göre davranmalı.*"[959]

---

[958] **Letâif-i Âsâr,** nr. 19, 12 Mayıs 1871, 22 Safer 1288, 30 Nisan 1287, s. 3.
[959] **Letâif-i Âsâr,** nr. 33, 27 Haziran 1871, 8 Rebiülahir 1288, 15 Haziran 1287, s. 1-2.

Şirket-i Hayriye, yolcular gazete okuyamasın ve şikâyetlerden haberdar olmasın diye böyle bir politikaya başvurma gereği duymuştur.

Letâif-i Âsâr'ın, Şirket-i Hayriye hakkındaki eleştirileri bazı sayılarında daha da artar ve ince bir alayla, bu kuruluşa göndermeler yapılır. *Şirket'in Terfisi* başlıklı yazıda, vapur şirketinin günden güne ilerleme kaydettiğinden bahsedilir; fakat bu ilerleme olumlu manada değildir. İstanbul ahalisi, Şirket-i Hayriye'den ziyadesiyle rahatsızdır ve onlar rahatsız oldukça şirket aldırmamakta, işitmemekte, para kazanmaya devam etmektedir. Seyir sırasında kimi gemilere zarar da veren Şirket-i Hayriye, *Letâif-i Âsâr* tarafından bir hayli eleştirilir ve şirketin avukatlıktaki maharetinden de bahsedilir. Şirket-i Hayriye'nin pek çok maharetini bildiklerini; fakat avukatlık konusundaki ilerlemesinden yeni haberdar olduklarını belirten gazete, bu konu hakkında işittiği "tuhaf" bir fıkrayı okuyucularıyla paylaşmak ister:

> "*Geçen gün Yalıköşkü tarafına taş boşaltmak üzere bir ecnebi gemisi yanaşmış Şirket'in araba vapuru bu münasebetle biraz açıktan gelip iskelesine yanaşmaya mecbur olmuş, lakin iskeleye yanaşır iken bir tarafını şikest etmiş. Buna takrîben yarım mil uzakta duran mezkûr gemi sebeb oldu diyerek kendi vapurunun, kendi iskelesine ettiği hasarı o gemiye tazmin ettirmeye kalkışmış Ey bu tuhaf avukatlık değil mi ettirir ya gemi de oraya yanaşmamalıdır. Şirket vapurunun iskeleye geleceğini bilmiyor muydu? Şimdi bedel-i tazmini versin de öğrensin. Vesâir gemiler de bunu görüp ibret alsın. Aferin Şirket, işte avukatlık olursa böyle olmalı.*"[960]

Letâif-i Âsâr gazetesi yukarıdaki metinde över gibi görünüp yererek, başka bir ifadeyle "istidrâk" yaparak Şirket-i Hayriye'yi eleştirmektedir. Gazeteye göre, bu tavrıyla şirket, maharet üstüne maharet eklemekte ve avukatlık yapabildiğini de herkese göstermektedir. Gazete aslında, Şirket-i Hayriye'nin, kendinden epeyce uzaktaki gemiyi sebep göstererek, tazminat istemesini ince bir alayla yerer. 26 Ağustos 1871'de yayımlanan bu yazıda, dikkatimizi çeken bir başka nokta ise,

---

[960] **Letâif-i Âsâr,** nr. 34, 26 Ağustos 1871, 10 Cemaziyelahir 1288, 13 Ağustos 1287, s. 4.

bahsedilen Şirket-i Hayriye gemisinin bir araba vapuru olmasıdır. İstanbul'un hayatına daha yeni girmiş olan araba vapurunun, gazetelerde bu şekilde olumsuz cümlelerle karşılandığını da görmüş oluyoruz. Araba vapurunun İstanbullularla tanışması 1871'de gerçekleşir. Aynı sene, *Letâif-i Âsâr* yukarıdaki yazıyı yayımlar. Böylelikle, bu yeni vasıtanın gazetelerce nasıl karşılandığını da anlamış oluruz.[961]

Şirket-i Hayriye'nin, kendisi hakkında edilen şikâyetlere kulak asmadığı ve yanlışları düzeltmediği, sık sık gazeteler tarafından yinelenir. *Letâif-i Âsâr*, bunlardan biridir. Gazetenin 2 Ekim 1871 tarihli nüshasında, "belâ" ile ilişkilendirilen bu idareden, şu şekilde bahsedilir: "*Kazası görülmez, belâsı bitmez tükenmez, kimse hoşnut olmaz, gazetelere ilan vermez, söz dinlemez, şikâyete kulak asmaz Şirket-i Hayriye idareleri.*"[962] Şirket-i Hayriye'nin sıfatları gazete tarafından özenle seçilmiş ve olumsuz olmasına dikkat edilmiştir.

Gazetelerin, biraz olsun Şirket-i Hayriye'den uzak kalmaları, ondan bahsetmemeleri, o zamanlar için, şaşılması gereken bir durumdur. Şirket-i Hayriye memurlarının ise bu yazılardan haberi vardır. Üst düzey memurundan biletçisine kadar, haklarında çıkan yazıları takip etmektedirler. Hatta, *İbretnümâ-yı Âlem*'e göre, gazetelerde kendilerinden bahsedilmesinden o kadar rahatsızdırlar ki bu durumdan kurtulmak için her gün dua etmektedirler:

> "*Tramvay, demir köprü gibi daha birkaç ihtirâın zuhûruyla, kendilerinin gazeteler sütunundan tahlis-i girîbân etmeleri için Şirket-i Hayriye*

---

[961] "*Boğaz'ın iki kıyısı arasında at, araba, asker taşınması için uygun vapurlara ihtiyaç gün geçtikçe artıyordu. Hüseyin Hâki Efendi, eski umum müfettişi İskender Bey ve Hasköy fabrikası sermimarı Mehmet Usta ile bir araya gelerek araba vapurlarının ilk örneklerinden birini yarattı. İki başında kapakları olan bu vapur her iki yöne de ilerleyebilecek biçimde tasarlanmıştı. 26 no ile Suhulet adı verilen bu vapur İngiltere'de inşa ettirildi ve 1871 yılında törenle denize indirildi. Suhulet, demir saç kaplı teknesi olan, tek silindirli, kömür kazanlı, buharlı ve yandan çarklı ilk araba vapuruydu. Suhulet'i takiben ikizi 27 no'lu Sahilbend de bir sene sonra 1872'de hizmete konuldu.*" Ahmet Güleryüz, Hande Yüce, **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 14.

[962] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 2 Ekim 1871, 17 Recep 1288, 20 Eylül 1287, s. 2.

kaptanlarından, biletçilerine kadar günde birkaç kere duâ etmelerine emr-i mahsûs verildiği işitilmiştir."[963]

Gazetelerden çekinen Şirket-i Hayriye, İstanbulluların hayatına yeni giren tramvay ve demir köprünün, biraz olsun kendisini rahatlatmasını beklemektedir. Ancak, gazetelerin, bu idarenin "yakasını bırakmaya" hiç niyeti yoktur. 8 Kasım 1871'de neşredilen *İbretnümâ-yı Âlem*'de, Şirket-i Hayriye idaresiyle, bir devlet kumpanyası olan Fevâid idaresinin birleşeceğine[964] dair dedikodular yorumlanırken, şu cümleler sarf edilir:

"*Şirket-i Hayriye idaresinin Fevâid idaresine ilave edileceği işitiliyor. Pek âlâ demek ki artık Şirket halkın şikâyetinden, gazetelerin dilinden, müşterilerin elinden kurtulacak. Lakin bilir misin neresi kurtulacak. Hani şu ismi olan Şirket-i Hayriye lafzı yok mu, işte o kelimeler kurtulacak. Yoksa Fevâid olmuş, Şirket olmuş şikâyeti icâb eden halleri bâkî kaldıkça yakasını bırakacak değiliz.*"[965]

Şirket-i Hayriye, dönem yayınlarının, özellikle de mizah gazetelerinin ilgi alanı içindedir. Gazeteler, sürekli bu şirketten ve vapurlarından bahseden yazılar kaleme alır. Hatta kimi zaman, bu kurumdan bahsetmez olurlarsa, bunun da eleştirisi yapılır. Mesela, 1872 senesi Şubat ayına ait *Letâif-i Âsâr*'da, *İstiğrâb Olunur* başlığıyla verilen cümlelerden biri, gazetelerin bu idareden bahsetmeyişlerini eleştirmek maksadıyla kurulmuştur. Okuyucu, metindeki her cümlenin sonuna "istiğrâb olunur"; yani şaşılır ifadesini getirerek, ne ima edilmek istendiğini anlar. Vapur şirketi hakkındaki cümle ise şu şekildedir: "*Gazetelerin Şirket-i Hayriye kumpanyasını*

---

[963] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 31, 4 Kasım 1871, 20 Şaban 1288, 23 Teşrinievvel 1287, s. 3.

[964] Bu söylentilerin aslı çıkmamış ve Fevâid İdaresi ile Şirket-i Hayriye ayrı ayrı hizmetlerini sürdürmüşlerdir. Yalnız, 1870'te Fevâid İdaresi, Şirket-i Hayriye ile alışveriş yapmıştır: "*Fevaid-i Osmaniye İdaresi 1870 yılında yeniden düzenlenerek İdare-i Aziziye adını almış ve filosunu Şirket-i Hayriye'den satın aldığı üç vapur ile güçlendirerek seferlerini sürdürmüştür.*" İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,** Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010, s. 25.

[965] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 33, 8 Kasım 1871, 24 Şaban 1288, 27 Teşrinievvel 1287, s. 3.

unutmasına."[966] Cümlenin sonuna "İstiğrâb olunur" ifadesini getirdiğimizde, ne söylenmek istendiği ortaya çıkar.

Gazeteler, Şirket-i Hayriye idarecilerinin, kendilerini okumadıklarından emindirler. Onlara göre, okumuş olsalar haklarında yapılan onca şikâyeti dikkate alır ve vapurları bir düzene sokarlardı. Ancak, Şirket-i Hayriye hakkında yazılan tüm bu şikâyetlere karşı çıkacak ve protesto edecek bir vapur çıkar. O da 13 numaralı Üsküdar vapurudur. *Tiyatro* gazetesinde, güya bir protestoname neşreden vapur, gazeteleri tehdit etmekten de geri kalmaz:

> "*İşte bu protestonâmemle bütün gazetelere ihtâr ederim: Eğer bir daha benim aleyhimde bir şey yazacak olurlarsa namus davasına kalkışacağım. Yok eğer bana hasedleri varsa ben işten çekileyim de gelsinler Üsküdar müşterilerini gazeteler taşısınlar.*"[967]

Tiyatro gazetesi Üsküdar vapurunun ağzından bu yazıyı neşretmek suretiyle, alayının derecesini biraz daha artırır.

Hayâl gazetesi ise 6 Ocak 1875 tarihli nüshasında, Şirket-i Hayriye'nin, müvezzilerin yanı sıra gazetecileri de vapura almadığını belirtir. Buna sebep ise vapurlarda, seyyar satıcılar başta olmak üzere, var olan intizamsızlığı gazetecilerin haber yapmasından korkulmasıdır:

> "*- Şirket men' etti. Yalnız gazete müvezzilerini değil, gazetecileri bile vapurlara kabûl etmeyecekler.*
> *-Acayip sebebi?*

---

[966] **Letâif-i Âsâr,** nr. 76, 9 Şubat 1872, 29 Zilkade 1288, 28 Kanunusani 1287, s. 2-3-.
[967] **Tiyatro,** nr. 45, 2 Eylül 1874, (21 Ağustos 1290), s. 1-2.

– Sebebi bi'l-cümle intizâmsızlığıyla beraber, kahvecisinin, sucusunun müşterileri hakkında vukûa getirdikleri rahatsızlıklarıyla, tamakârlıklarını lâ-yenkat' yazdıkları için. Anladın mı?"[968]

Anlaşıldığı üzere, gazeteciler, her bakımdan Şirket-i Hayriye için bir tehlike unsuru olarak görülmüştür.

Gazeteler, okuyuculardan gelecek şikâyet mektuplarını dört gözle beklemekte, geldiğinde de çok memnun olmaktadırlar. Bu yüzden, *Latife* gazetesinin idareye bir uyarısı vardır:

"*Bu sene Şirket-i Hayriye hakkında gazetelere gönderilecek iştikâ varakaları ma'al- memnûniye kabûl olunacak imiş. Bizim murâdımız şirkete hayrhâhâne bir ihtâr. Kendisini iştikâya ber-mahal bırakmasın.*"[969]

İdarenin söz dinlemez bir hâlde olması, bütün gazetelerce dile getirilir. *Meddah* ise şu cümleyi kurar: "*Zorlu nefesi olanlar, Şirket-i Hayriye'ye söz anlatmaya çalışmalıdırlar.*"[970]

3.1.2 Kayıklar

Vapur, İstanbulluların hayatına girmeden önce, deniz ulaşımında bir nakil vasıtası olarak kayık kullanılıyordu.[971] Uzun bir süre ihtiyacı karşılayan kayıklar, vapurların işlemeye başlamasıyla eski önemini yitirse de kullanılmaya devam

---

[968] **Hayâl,** nr. 131, 6 Ocak 1875, (25 Kanunuevvel 1290), s. 3-4.
[969] **Latife,** nr. 2, 6 Nisan 1875, 29 safer 1292, 25 Mart 1291, s. 1
[970] **Meddah,** nr. 27, 25 Haziran 1875, (21 Cemaziyelevvel 1292), s. 2-3.
[971] "*Buhar makineli vapurların henüz bilinmediği yıllarda İstanbul sularında ulaşım daha çok pazar kayıklarıyla sağlanırdı; bunlar 15 m. kadar uzunlukta, iki, üç, hattâ dört çifte kürekle yürütülen sağlam ahşap teknelerdi. Boğaziçi'nin zenginleri, cami okul, çeşme yaptırır gibi köylerine pazar kayığı yaptırırlar, gerekirse kayıkçıların maişetini de üstlenirlerdi. Sağlanan gelirin fazlası, köyün ihtiyaçlarına sarf edilirdi.*" Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", **Tarih ve Toplum,** S. 125, Mayıs 1994, s. 26.

etmiştir.[972] Denizdeki taksi görevini gören kayıklar, vapura nazaran daha pratik olduğundan, insanlar tarafından tercih edilmiştir. İstanbullular ise kayığı kullanan kayıkçılarla beraber, bir kültür oluşturmuş ve bu kültür etrafında yaşamlarını sürdürmüşlerdir.[973]

Osmanlı dönemindeki kayıklar, İstanbul'u ziyarete gelen yabancıların da dikkatini çekmiştir. Yabancıların kayıklara olan ilgisi *Meddah* gazetesini şaşırtmış olacak ki bu konu hakkında, okuyucularına bilgi verme gereği duyar. Geçenlerde İstanbul'a iki Frenk'in geldiğini, İstanbul'u baştanbaşa gezdiklerini, her şeyi görüp beğendiklerini; ama kayıklara özel ilgi gösterip, resmini aldıklarından bahseder:

> "*Frenk imrenmiş. Gönlü istemiş. Bunlardan birine binmiş. Hayli gezmiş, kendi gördüğüne kanaat edememiş de vatandaşlarına da göstermek niyet-i hayriyesiyle kalkmış kayığın aynıyla resmini almış. Memleketine gittiğinde bir seyahatname mi yapacakmış ne imiş de en başa beğendiği bu kayığın resmini koyacakmış. Efendim herifler gayretli şeyler. Türkler gibi tenperver değiller ki…*"[974]

Meddah, Türk milleti için "tenperver"; yani tembel diyerek, Frenklerin tarafını tutar ve onların bu gayretini över.

---

[972]" *II. Abdülhamid döneminin sonlarına doğru kayık, yerini sandala bırakmıştır. Vapurların işlemeye başlamasından sonra kayıkların yolcu taşıma işi büsbütün yok olmayıp çehre değiştirmiştir Bazı vapurlar, iskeleye yanaşmayıp açıkta durduklarında yolcular karaya, buralarda bekleyen kayıklarla çıkardı."* Uğur Göktaş, "Kayıkçılık", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., s. 501.

[973] "*Kayığın ve kayıkçıların İstanbul hayatında önemli bir yer işgal etmelerini hazırlayan sebeplerin başında, coğrafi açıdan İstanbul'un araları denizle kesilen üç ana bölgeye ayrılması gelmektedir. Fetihten neredeyse günümüze kadar bu ana bölgeler sırasıyla, İstanbul sur içi bölgesi, Galata ve Üsküdar olarak sıralanabilir. Diğer bir sebep, deniz ulaşımının kara ulaşımına göre daha kısa sürelerde ve daha kolay oluşu ve kara yollarının azlığıdır. Bir başka sebep de yerleşim birimlerinin farklı özellikler göstermesidir. Nüfus yoğunlaşması bir kenara her bölgenin kendine mahsus bazı özellikleri bulunmakta ve hayatın idamesi için her bölgeye ulaşılması gerekmektedir. Mesela, sarayın suriçinde bulunuşu, Üsküdar'ın Anadolu'dan karayoluyla gelen tüccarın ve Anadolu'ya gidecek olanların bir ana durağı konumunda olması gibi.*" Nejdet Ertuğ, **Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2001, s. 222.

[974] **Meddah,** nr. 25, 16 Haziran 1875, (12 Cemaziyelevvel 1292), s. 2.

İlk dönem mizah gazetelerinin, insan gücüyle çalışan kayıklardan çok, buharlı makinelerle işleyen vapurlarla daha fazla ilgilendiğini söyleyebiliriz. Şirket-i Hayriye, Derûn-ı Köprü İdaresi, Aziziye ve Lloyd Kumpanyası'na yüklenen mizah gazeteleri, sayfalarında kayık ve kayıkçılara vapurlar kadar yer vermemiş, kayıklardan zaman zaman bahsetmeyi yeğlemişlerdir. Bunu, İstanbulluların vapurları kayıklardan daha çok tercih etmesine bağlayabiliriz. Vapurların çalışmaya başlamasıyla, kayıkların eski önemi kalmamış ve güvensizliği nedeniyle de fazla rağbet edilmez olmuştur. İstanbulluların nazarında vapurlar, her zaman kayıklardan daha güvenlidir.

3.1.2.1 Ateş Kayıkları

Ateş kayıklarıyla denizin ortasında, üstü açık bir şekilde seyahat edildiğinden, İstanbullular akciğer iltihabı "tehlike"si ile karşı karşıya idiler. Bu konuya dair, *Letâif-i Âsâr*'ın önerisi ise şu şekildedir:

> "*Gece yarısı rakı keyfiyle Galata ve Beyoğlu gazinolarına eğlenmek için Üsküdar'dan ateş kayığıyla gidenlerin, zâtü'l-cenb ve zatü'r-ri'elerinin, meşe sobası matbuhuyla deva olunur.*"[975]

Gecenin bir vakti, denizin ortasında bulunmak, sağlık sorunlarının baş göstermesine neden olabiliyordu.

Anlam verilemeyen konulardan biri ise kayık kelimesinin yanına, bir de ateş kelimesi getirilerek oluşturulmuş "ateş kayığı"[976] tamlamasıdır. Zaten yeteri kadar

---

[975] **Letâif-i Âsâr,** nr. 23, 19 Nisan 1871, 23 Muharrem 1288, 7 Nisan 1287, s. 2.

[976] "*Eskiden üç veya dört çifte kayıklara verilen isimdi. Bu kayıklar pazar kayıkları gibi Eminönü'nden Boğaziçi'ne işler, yük ve adam taşırlardı.*"Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I,** Milli Eğitim, İstanbul, 1971, s. 109; "*Ateş kayıkları, tarihi literatürümüze giren denizden yangına müdahele sisteminin ilk aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Boğaziçi, Haliç ve Marmara denizinde henüz buharlı-makineli gemilerin ortaya çıkmadığı, ulaşımın kayıklarla sağlandığı zamanın tanıkları olarak sahil kenarlarındaki yangınlara müdahale eden tulumbacıların ulaşım aracı olarak literatürdeki yerini almıştır.*"Mehmet Mazak, **Boğaziçi ve Kayık Kültürü,** Yeditepe Yay., İstanbul, 2010, s. 56.

"tehlikeli" olan bu araçlara, olumsuz yönlerini daha vurgulamak için "ateş" kelimesinin getiriliyor olması ve herkesin korkmadan, çekinmeden bu kayıklara binmesi, anlaşılamayan bir konudur. *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesi, ateş kayıklarının İstanbullular tarafından vapura tercih ediliyor olmasını şaşkınlıkla karşılar:

> "*Bazı Üsküdar ahâli-yi idrâki işten artmaz, dişten artar hulyâsıyla, canlarını dişlerine alarak, ateş kayığı denilen ecel beşiklerine girip giderler. Bunun sebeb-i hikmeti sual olunsa (ekonomi)ye riâyetle, birkaç para ticaret edeceklerini beyân ederler. Hay gidi ticaret hay. Şimdi küçük bir ticâret edeceğim diyerek, vapura girmeyip de hayât-ı müsteârını öyle bir tehlike teknesine ilkâ etmek ne kadar tab'-ı denâettir.*"[977]

Ateş kayıkları için "ecel beşiği", "tehlike teknesi" gibi tamlamaların kuruluyor olması, o dönemde bu kayıkların ne denli tehlike arz ettikleri konusunda bir bilgi verebilir. Kimi İstanbullular ise tasarruf etmek uğruna, canlarını hiçe saymakta ve vapurdan daha ucuz olduğu için, bu kayıkları tercih etmekteydiler.

Kayıkların, gazeteler tarafından hep "belâ ve musibet"le anılmasının sebebi ise kayıkçıların, vapurlarla yarış yapmak uğruna, yolcuların canını hiçe saymalarından ileri gelir. Kayıkçılar, önlerindeki vapuru geçebilmek için "tehlikeli" yollara başvurmakta; fakat kimi zaman bu davranış felaketlere sebep olabilmektedir. Kayıkçı, hızlı gideceğim diye kayığın batmasına neden olur ve içerisindeki yolcular da deniz içerisinde kaybolur. *Letâif-i Âsâr* gazetesinin anlayamadığı nokta ise bu "tehlikeye" karşı, Şirket-i Hayriye idaresinin hiçbir tedbir almamasıdır. Yapılan onca şikâyete ve kayıkçıların, bu hareketlerinden vazgeçirilmesine dair yapılmış onca eleştiriye rağmen, şirket vurdumduymaz bir şekilde davranır:

> "*Şu ateş kayıklarında ale's-seviyye üç çifteden ziyâde ve noksan olmaması ve kayık lafzından fazla olarak bir de ateş lafzı tesmiye olunması ve böyle ism-i resmî olmayan bir şeye herkesin kemâl-i hâhiş ve sür'atle süvâr olması ve*

---

[977] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 30 Ağustos 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2.

yolda giderken mürûr ubûr eden vapurları geçmek iddiâsında olup, magrukan giriftâr-ı pençe-i semek olması ve bunları görüp de sâirleri ikâz olmaması ve herkesin böyle bir tehlikeye nefsini ilkâ etmesi ve Şirket-i Hayriye'nin de bu misillü fenâlıkların çâre-i indifâına bakmaması ve hiç havâle-i sem-i îtibâr dahi etmemesi ve bunca gazetelerin itâle ve lisânından ibret almaması … gazetesinin de buna hiç ses çıkarmaması acaba neden?"[978]

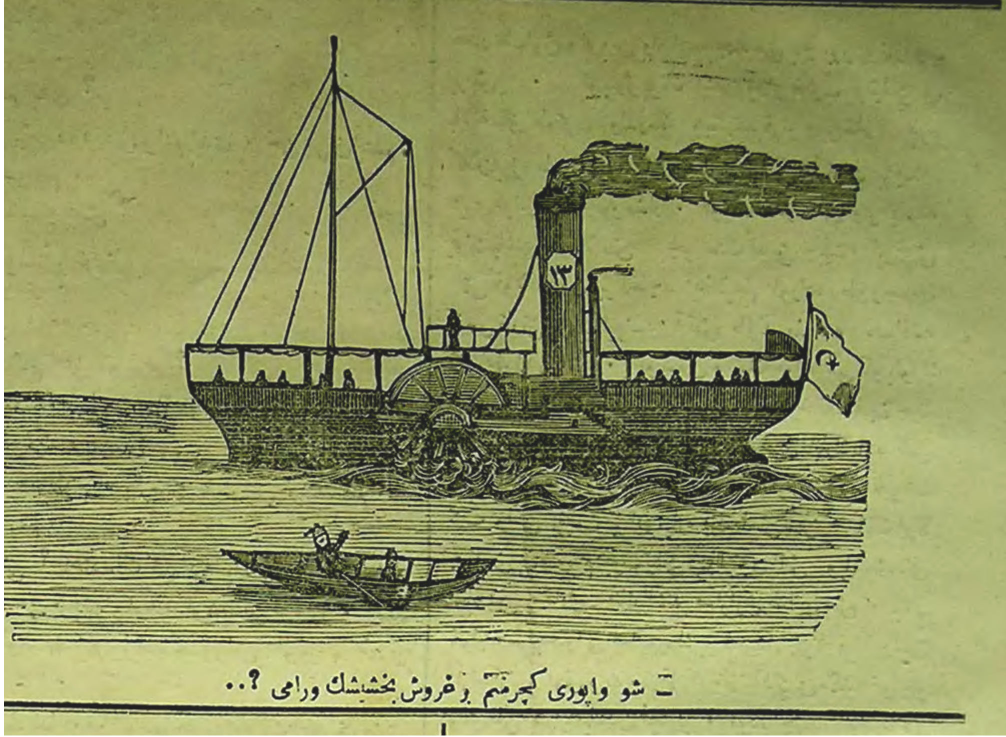
Geveze gazetesi ise ateş kayıklarındaki "tehlike"ye daha farklı bir açıdan yaklaşır ve "Bârika-i hakîkat, müsâdeme-i efkârdan çıkar."; yani parlak ve keskin hakikat, fikirlerin çarpışmasından ortaya çıkar sözünden yola çıkarak, şu soruyu sorar: "*Fakat Üsküdar ateş kayıklarının Kız Kulesi açığında birbirine çarpmasından acaba ne çıkar?*"[979] Gazete, bu soruyu sorarak, ince bir alay ortaya koyar ve durumu eleştirir.

3.1.2.2 Kayıkların Oluşturdukları Tehlikeler

Diğer nakil araçlarında olduğu gibi, kayıklar da bünyesinde kimi "tehlike"leri barındırabiliyordu. Bu tehlikeleri ve olumsuzlukları yansıtmak ise ilk dönem mizah gazetelerine düşmüştür. Kısacası gazeteler, kayığın bunca "tehlikesi ve belâsı" söz konusuyken, onu kullanmanın akıllıca bir iş olmadığı konusunda hemfikirlerdir. Öyle ki bu tehlikeye dair bir öneri, *Letâif-i Âsâr* sayfalarına şöyle yansır: "*İnsan kendini muhâtaraya koymak isterse, Üsküdar kayıklarına binip gitmelidir.*"[980] Tehlike, belâ gibi anlamlara gelen "muhâtara" kelimesi kullanılarak, kayıkların kolay bir ulaşım aracı olmasının yanında, çeşitli olumsuzlukları da bünyesinde barındırdığı dile getirilmiş olur. Bu konuya dair yayımlanmış bir karikatüre, "Şu vapuru geçersem bir kuruş bahşişin var mı?" yazılarak, durumun ciddiyeti bir de görsel olarak verilmiştir. Karikatür, *Meddah*'ın üçüncü sayısında karşımıza çıkar.

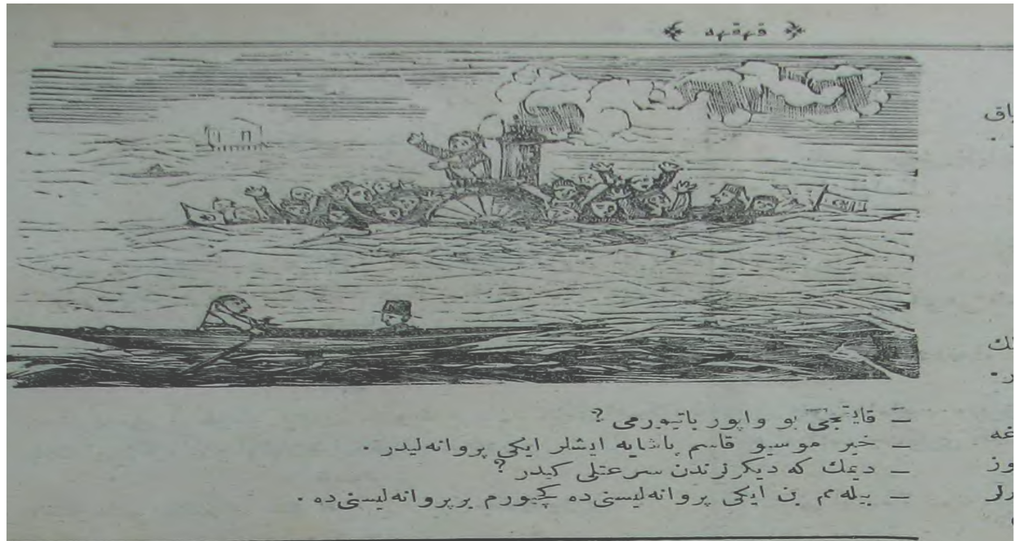
---

[978] **Letâif-i Âsâr,** nr. 36, 11 Eylül 1871, 21 Cemaziyelahir 1288, 27 Ağustos 1287, s. 4.
[979] **Geveze,** nr. 1, 5 Ağustos 1875, 4 Recep 1292, 24 Temmuz 1291, s. 2-3.
[980] **Letâif-i Âsâr,** nr. 16, 21 Nisan 1871, 1 Safer 1288, 9 Nisan 1287, s. 3.



Resim-61 Meddah, nr. 3, 28 Şubat 1875, (22 Muharrem 1292), s. 4.

Kayıkların, vapurlarla yaptığı yarışa dair yayımlanmış bir başka karikatür ise *Kahkaha*'nın onuncu sayısında görülür. Karikatürün altında şunlar yazar: "-Kayıkçı bu vapur batıyor mu?-Hayır mösyö. Kasımpaşa'ya işler, iki pervanelidir.-Demek ki diğerlerinden sür'atli gider? –Bilemem ben iki pervanelisini de geçiyorum, bir pervanelisini de."



Resim-62 Kahkaha, nr. 10, 4 Mayıs 1875, (22 Nisan 1291), s. 4.

Söz konusu "tehlikeler" yüzünden meydana gelen kazalar, İstanbulluları endişelendirmektedir. *Hayâl* gazetesi ise bu duruma bulduğu çözümü, mizahi bir dille sayfalarına yansıtır:

> "*İstanbul Haliç'inde gerek vapur ve gerek kayıkların kesretinden, ziyâde kaza vuku bulmakta olduğu cihetle, evlâdlarını seven babalar, çocuklarını mektebe göndermezden evvel yüzmek öğretecekler.*"[981]

Sevinçli günlerde, bayramlarda, şenliklerde kayığa binmek pek "akıllıca" bulunmuyor olacak ki *Meddah* gazetesi şu cümleyi kurar: "*Görünür görünmez kazaya râzı olanlar, donanma gecesi kayıkla gezmelidirler.*"[982] Kısacası kayığa binince, insanın başına gelebilecekler belli olduğundan, hele ki deniz üstünün kalabalık olduğu günlerde kayık kullanılmamasının gereğine dikkat çekilmiştir.

Hayâl gazetesinde neşredilen "Karagöz, Bil Bakayım Deli midir, Akıllı mıdır?" başlıklı yazıda, kayıklara dair şu cümleler kurulmuştur: "*Yürümek zahmetinden kurtulmak için Yemiş İskelesi'nden kayıkla karşıya geçenler.*"[983]in akıllı mı yoksa deli mi oldukları sorgulanarak, aslında deli oldukları ima edilmiştir. Köprüyü kullanmamak adına, Eminönü'nden Karaköy'e kayıkla geçmenin pek akıllıca olmadığı vurgulanır.

3.1.2.3 Kayıkçılar ve Müşteriler

1870'li yılların kayıkçıları, müşterilerinin belli standartlar dâhilinde olmasını istemiş ve kurallara uymayan yolcuları, kayığa bindirmeme hakkına sahip olduklarını düşünmüşlerdir. Bu konuya dair *Letâif-i Âsâr*'da çıkan bir haberde, şunlara yer verilir:

---

[981] **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.
[982] **Meddah,** nr. 27, 25 Haziran 1875, (21 Cemaziyelevvel 1292), s. 2-3.
[983] **Hayâl,** nr. 181, 12 Ağustos 1875, (31 Temmuz 1291), s. 1-2.

“*Vaniköyü kayıklarına süvâr olan her kim olur ise olsun ve hangi devlet tebaasından bulunur ise bulunsun, kayıkta istedikleri gibi oturup ve kayıkçı ile söyleşmemeleri ve bu usûle riâyet etmeyenlerin, kabul olunamayacakları, kayıkçılar kethüdası tarafından, sûret-i kat'iyyede îlân ve ihtâr edilmiş ve bu madde hakkında îcâb eden müşterilere dahi tenbîhât-ı lâzıme verilmiştir.*”[984]

Bu haberi, *Letâif-i Âsâr* tepkiyle karşılamış ve kayıkçıların, “pusulalarını şaşırmış” olduklarını ifade etme gereği duymuştur.

Kayıkçılar, kimi zaman, vapura binmek için bekleyen müşterilerden –vapurun gelmeyeceğini düşünerek- olması gerekenden fazla ücret talep edebilmekteydiler. Kayıkçıların tahminleri çıkmayıp, vapur geldiğinde ise sevinen taraf müşteri, üzülen taraf ise kayıkçı olur: “*Vapur gelmeyecek zannıyla (Üç mecidiyeden aşağı gitmem.) diyen kayıkçılara, vapur gelince, iki parmağını büküp de orta parmağını göstermek.*”[985] Cümlenin sonuna, başlıktaki “Layıktır” ifadesini getirdiğimizde, ne söylenmek istendiği ortaya çıkar. *İbretnümâ-yı Âlem*'de kurulmuş bu cümle, aynı zamanda, İstanbul hayatı hakkında neşredilmiş yazılar içinde karşılaştığımız en cüretkâr ifadedir.

Kayıklar, İstanbul'un her semtinde rağbet bulmayabiliyordu. Kimi semtlerin ahalisi, kayığı çokça kullanırken, bir başka semt daha az tercih edebiliyordu. Kayıkçılar da bu durumu bildiklerinden ona göre davranmakta ve işlerini ayarlamakta idiler; fakat bu durum, kimi zaman mağduriyetlere de sebep olmakta ve müşteriler, hizmetten mahrum bırakılabilmekteydi. Konuyla ilgili, kayıkçı ile müşteri arasında geçen bir diyalog ise *Diyojen* gazetesinde neşredilir. Fındıklı iskelesinde geçen muhaverede, bir müşteri kayıkçıya yaklaşarak, Ortaköy'e gidip gitmeyeceğini sorar. Kayıkçı olumsuz cevap verince, müşteri daha fazla para verebileceğini söyler; fakat kabul ettiremez. Bir müddet sonra, bir başka müşteri gelir ve Kandilli'ye gidip gidemeyeceğini sorar. Kandilli, Fındıklı'ya Ortaköy'den daha uzak olmasına rağmen,

[984] **Letâif-i Âsâr,** nr. 41, 5 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 24 Eylül 1287, s. 4.
[985] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 19, 7 Ekim 1871, 25 Eylül 1287, 22 Recep 1288, s. 2.

kayıkçı olumlu cevap verir ve sadece iki beşlik ister. Bu konuşmayı duyan, ilk müşteri, duruma itiraz eder ve tepki gösterir:

"*Evvelki müşteri- Ben sana Ortaköy'e on bir buçuk kuruş vermiş idim. Ne gitmedin? Kandilli daha yakın mı?*
Kayıkçı- Gelirken Beylerbeyi'nden de iki müşteri olsun alırım.
Müşteri- Beylerbeyi'nde müşteri bulacağını neden bilirsin?
Kayıkçı- Hey gözüm hey! Bu günlerde Anadolu kıyısına gidip de Beylerbeyi'ne uğramayan kayıkçı var mı?"[986]

Daha önce de belirttiğimiz gibi, deniz üzerinde taksi gibi çalışan kayıkçılar, diledikleri gibi davranabilmekte ve çıkarlarına uygun iş yapmaktadırlar. Bugünün karada çalışan taksileri ne ise, 1870'li yılların kayıkları da aynı şekildedir.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî seyahatnâme, 1870'li yılların İstanbul'u hakkında bize önemli bilgiler sunmaktadır. Aslında, *Çıngıraklı Tatar*'ın kurmaca-hayalî bir ürünü olan ve bölüm bölüm yayımlanan seyahatnâme, gerçekçi olabilmek adına mektup şeklinde hazırlanmıştır. Mon Katanya imzasını taşıyan mektup-seyahatnâmenin yazarı, dostuna hitap etmektedir. Daha önce de bu dostuna gezdiği İspanya, İngiltere, Fransa ve İtalya şehirlerininin âdet ve ahlâkını anlatmıştır. Bu sefer sıra İstanbul'a gelmiştir. Vapurla İstanbul'a ulaşan Amerikalı, İstanbul'a adımını attığı ilk dakikalardan itibaren yaşadıklarını ayrıntısıyla anlatır. Vapurun limana girip demir atmasıyla birlikte, pek çok sandal vapurun etrafını sarmıştır. Sandal kürekçilerinin vapurdan inen insanları ne kadar çok rahatsız ettiklerini anlatmak için gazete, Amerikalı seyyaha şu cümleleri kurdurtur:

"*Kürekçilerden bazıları da vapura kadar çıkıp yolcuların eşyalarına sarıldılar. Benim ise bir yol çantamdan başka ağırlığım olmadığından elime alıp vapurun merdiveninden iner inmez sandalcılar*

---

[986] **Diyojen,** nr. 150, 26 Ekim 1872, (14 Teşrinievvel 1288), s. 1-2.

üzerime saldırdılar. Kimi elimden kimi ayağımdan bir takımı da eteklerimdem yakalayıp her biri bir tarafa çekerlerdi. Güç hâl ile ellerinden yakayı kurtarıp uzun boylu sandallardan birine girdim."[987]

Tiyatro gazetesi ise bir sigorta kumpanyası kurduklarını, kayıklara binen müşterilerin de sigortalanacağını, mizahi bir dille açıklama gereği duyar: "*Acemi kayıkçı ile köprüden hareket edip, Kuzguncuk iskelesine yanaşmak isteyenler.*"[988] *Tiyatro*'nun sigortalayacağı insanlar arasındadır.

1870'li yılların kayıkçıları, dönemin aydınları gibi, mektep-medrese görmediklerinden, çoğunluğu okumamış kesimdendir. Kayığa, okumuş\aydın bir müşteri bindiğinde ise kayıkçı ile yolcu arasındaki muhavere dikkat çekici boyutlara gelebilmektedir. Hele ki müşteri, dönemin kâtiplerinden ise, yani günlük konuşmasının içinde bile bol miktarda Arapça-Farsça sözcük var ise, o zaman ortaya komik diyaloglar çıkabilmektedir. Bunlardan biri *Meddah* gazetesinde neşredilmiştir:

"*-Bir Kâtib ile Bir Kayıkçı Beyninde Muhâvere-*
Kâtib- Müsta'cel bir işim olduğundan köprüye bir ayak evvel yetişmek için teşmîr-i saat-i ihtimâm etmenizi isterim.
Kayıkçı- Şimşirden saat mi istersin?
Kâtib- Hayır! Köprüye çabuk varabilmek için dâmen-i dermiyân-ı himmet olmanızı talep ediyorum.
Kayıkçı- Köprüde mi?
Kâtib- Ne?
Kayıkçı- O dediğin değirmen…
Kâtib- Yok be canım! İşim var. Köprüye çabuk yanaşmaya çalış diyorum.
Kayıkçı- Ha… Öyle ise anladım. Peki."[989]

---

[987] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 14, 24 Mayıs 1873, (12 Mayıs 1289), s. 3-4.
[988] **Tiyatro,** nr. 24, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3-4.
[989] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 2.

Karagöz ile Hacivat arasında geçen muhavereleri hatırlatan bu diyalog ile aynı zamanda, dönemin aydını ile halk arasındaki mesafe de eleştirilmiş olur.

Kayıkçılar, işlerini belli bir düzen içerisinde yapmadıklarından, ücret konusunda "kafalarına göre" hareket edebilmekte ve müşterileri mağdur etmekte idiler. Kayıkçıların, ücretlerdeki bu tutarsızlıklarını anlatan bir muhavere ise 7 Eylül 1876 tarihli *Hayâl*'de neşredilir. Beşiktaş'a gitmek isteyen yolcu, kayıkçıya kaç para istediğini sorar. O da müşterinin gönlünden ne koparsa razı olduğunu belirtir. Ancak müşteri ısrarla fiyat sorunca, kayıkçı ile yolcu arasında ilginç bir konuşma geçer:

> "*-Nevbeti dört kuruştur efendim. Ama siz altı kuruş vereceksiniz.*
> *-O neden? Yoksa vücûdca bir buçuk adam sıkletinde mi görüyorsun.*
> *–Hayır efendim, o demek değil ama belki siz Üsküdar'a gitmek istersiniz de…*
> *-Yok a canım! Ben Beşiktaş'a gideceğim. Üsküdar'da işim ne?*
> *-Ya şayed gitmek isterseniz?*
> *– Elinde değil mi götürme. -………..*"[990]

Görüldüğü gibi, kayıkçılar daha fazla para kazanmak uğruna, olasılıklar üzerinden hareket etmekte ve müşterileri mağdur etmektedirler.[991]

Kayıkçılardaki "para düşkünlüğü", onların nezaketten de yoksun olmasına sebep olmuştur. *Hayâl* gazetesinde "İstihrâcât"; yani "çıkarılan hüküm ve anlamlar" başlığını taşıyan yazıda, kayıkçıların nezaket sahibi olacaklarına dair, bir umuda yer verilmiştir: "*Bir kayıkçı, bir müşteriyi Eyüp'ten alıp Kasımpaşa iskelesine çıkardığı esnada, müşterinin verdiği paraya, bereket versin, hoş geldiniz, safâ geldiniz*

---

[990] **Hayâl,** nr. 291, 7 Eylül 1876, (26 Ağustos 1292), s. 3.
[991] "*Kayıkçıların tarihi süreç içinde en çok ihlal ettiği kuralı tesbit olunandan daha fazla ücret talebi ve fazla yolcu alma oluşturmaktadır. Ancak, bu fazla talebin ekonomik yapıyla çok sıkı bir bağlantısı vardır. Fazla ücret alımının, sikke tecdidinin arttırılmamasından kaynaklanması muhtemeldir. Doğal olarak kayıkçıların ve diğer esnafın geçimlerinin güçleşmesi ile tesbit olunan ücretten fazla fiyatlar isteyip hatta bu yüzden yolcularla tartıştıkları görülmektedir.*" H. Nejdet Ertuğ, **Osmanlı Ulaşım Sisteminde Kayıkçılık,** İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Fakültesi, Sosyal Yapı- Sosyal Değişme Bilim Dalı Doktora Tezi, Dan. Prof. Dr. Mustafa Erkal, İstanbul, 1995, s. 41.

diyecek."[992] Müşterinin verdiği paradan bir türlü memnun olmayan kayıkçılar, bu memnuniyetsizliklerini tavırlarına da yansıtırlar. *Hayâl* gazetesi, kimi zaman bu şekilde kayıkçıların karşısında olurken, kimi zaman da yanında olmuştur. Kayıkçılarla pazarlık edilmesini hoş görmeyen gazete, pazarlık edenlere karşı da dua etmekten kendini alamaz. "Allah İnsâfını Artırsın" başlığını taşıyan yazıda, kayıkçılara şöyle değinilmiştir: "*Kayıkçı, arabacı, hamal makûlesi adamlar ile nakliye ücretlerini pazarlık edenlerin.*"[993] "Allah merhametini, acıma duygusunu artırsın" diyerek, madalyonun diğer tarafına bakmayı dener.

Latife ise İstanbul'da bir kayık seyahatinin nasıl olduğunu okuyucularına yansıtmak maksadıyla, bir kayıkçı ile müşterisi arasında geçen, uzun muhavereyi sayfalarına alır. "Yağ Kapanı'ndan[994] Yemiş İskelesi'ne[995] Seyahat" başlığını taşıyan

---

[992] **Hayâl,** nr. 295, 16 Eylül 1876, (4 Eylül 1292), s. 3-4.

[993] **Hayâl,** nr. 296, 19 Eylül 1876, (7 Eylül 1292), s. 2.

[994] "*Eminönü ticaretinin kalbinin attığı yerler arasında kapanları da zikretmek gerekmektedir. Kapanlar, Eminönü'ne gelen yiyecek ve ihtiyaç maddelerinin ekspertiz, ölçüm, fiyatlandırma ve dağıtım işlemlerinin yapıldığı yerlerdi. Haliç girişinde her biri ayrı bir ticaret merkezi idi. İçlerinde en önemlileri, Yağ Kapanı, Bal Kapanı, Un Kapanı ve İpek Kapanı idi. Kente kara ve deniz yoluyla getirilen mallar önce kapanlara boşaltılır, burada gerekli kontrol, değerlendirme, narh işlemleri yapıldıktan sonra kent ölçeğinde dengeli bir dağıtım amaçlanarak toptan satışları sağlanıyordu. Fetihten hemen sonraki yıllarda Fatih tarafından Un Kapanı'nda, salt kapan işerini düzende tutmak üzere bir 'Ehl-i Hiref Divânhanesi' yaptırılmıştı. Yemiş İskelesi'nde ise 'Çardak' adıyla, yine esnaf ilişkileri ve kapan işlemleri için bir başka yer bulunmaktaydı. Bu iki yerde, muhtesib, kapan naibi ve esnaf temsilcileri olan kethüdalar, yiğitbaşılar otururdu. Bunların görevleri, kapan ve çardaklara gelen her türlü yiyecek maddesi ile emtianın kalitesini denetlemek, her birinin şer'i ölçü birimlerine göre tartımlarının ve ölçümlerinin doğru yapılıp yapılmadığını kontrol etmek, günlük fiyat oluşumlarına göre fiyatlandırılmasını sağlamak, ayrıca şehrin nüfus yoğunluğu farklı semtlerine dengeli biçimde toptan dağıtılmasına gözcülük etmekti. Kapan ve çardak naibleri, gerektiğinde cezaları da uygulamaktaydılar. Limana gelen ve kapanlara alınan yağ, bal, un, erzak, hububat, kahve, tütün, enfiye, ipek, pamuk, dokuma vb. her şey için ihtisab, imaliye, ruhsatiye, resm-i munzam vb. vergiler de kamu hazinesi adına yine kapanlarda tahsil edilirdi. Kapanlara mal ve yiyecek getirme işini üstlenen büyük tüccarlara ve gemi sahiplerine 'kapan hacıları' deniyordu. Kapan hacıları, Osmanlı topraklarından veya dış ülkelerden yükledikleri zahire ve emtiayı Eminönü'ne getirdiklerinde ilgili kapana boşaltırlar, çardak (gümrük) işlemlerini yaptırırlardı. Kapanlardaki fiyatlandırma da genelde kapan hacılarının bildirdikleri alım fiyatı, navlun ve diğer ücretler dikkate alınarak yapılmaktaydı. Kapan hacıları 18. yüzyılın sonuna kadar işlevlerini devam ettirmişler, daha sonra onların yerini Osmanlı ülkesi içinde ticaret yapan Hayriye tüccarları ile ithal mal getiren Avrupa tüccarları almıştır.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti II,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 36-38.

[995] "*Eskiden hemen hemen aynı anlamda kullanılan Balıkpazarı Kapısı (Porta Piscaria) adlı semt, burada Bizans döneminde de bir balık pazarı bulunduğu düşünülürse, aynı geleneği sürdürmektedir. Diğer adı 'Prama' olan bu semtin iskelesinin adı da Yemiş İskelesi idi ve bu iskeleden meyve, sebze, yemiş ticareti yapılırdı. Şimdi burada bulunan sokağa adını vermiştir.*" Ömer Faruk Yılmaz, **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cilt II, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 143.

yazıda, Yağ Kapanı'na gelen bir müşterinin, öncelikle nelerle karşılaşabileceği gözler önüne serilir. Kayıkçıların davetkâr cümlelerine maruz kalan müşteri "hayrette kalıp pusulayı şaşırır." Kayıkçıların her biri bir cümle söyleyerek, yolcuyu kendi kayığına çekmek için uğraşır. Kayıkçılar arasında gerçekleşen söz düellosunun ortasında kalan müşteri, bütün bu "yaygaralardan" sonra, tereddüde düşer ve ne yapacağını şaşırır. Söylenmeye başlayan yolcunun imdadına, iskele kâhyası yetişir ve sıranın en öndeki kayıkta olduğunu belirtir. Kaç para vereceğini merak eden müşteriye, kayıkçının cevabı belirsizdir. Herkes ne veriyorsa, yolcunun da aynı miktarı vermesini ister; ama muğlak konuşur. Müşterinin ısrarı üzerine ücreti açıklamak durumunda kalan kayıkçıya, diğer kayıkçılar yetişir ve kendilerinin daha ucuza götürebileceklerini söylerler. Yine bir tartışmanın ortasında kalmaktan korkan yolcu ise ücrete razı olup kayığın hareket etmesini ister. Kayık Haliç'te denize açılır; fakat geride kalan kayıkçılar hâlâ biz daha ucuza götürürdük diye bağırmaktadırlar. Onlara laf yetiştirmeye çalışan kayıkçıyı uyarma gereği duyan müşteri ise, kayıkçının bu kayıtsızlığından ürkerek, arkasındaki mavnaya dikkat etmesini söyler. Müşteriye endişelenmemesini söyleyen kayıkçı ise babasının ne kadar iyi bir kayıkçı olduğundan dem vurarak hayatını anlatmaya başlar. Babasının ve kendisinin başından geçenleri vurgulayarak, yolcunun gönlünü ferah tutmasını ister. Lakin o kadar çok konuşur ki müşteri, bir kez daha susması için onu uyarır ve işine bakmasını söyler; çünkü bir vapur, kayığa doğru yaklaşmaktadır:

> "-*Ayol sus ol da işine bak, vapur geliyor.*
> *–Efendi, sana kayıkçının işine karışma deduh, laf anlatamaduh. Lahordo dedüğin laftan çuhar, laf dedüğin lahordiden çuhar. Ben çoh laftan hoşlanmam, lahordu ikisini de istemem. Ağnadun mu? (Bu sırada kayık, Yemiş'ten gelmekte ve kayıkçısı bizim kayıkçı gibi müşterilerle muhabbet etmekte olan bir kayıkla müsademe eder.*
> *–Gördün mü şimdi! Sana bin defadır arkana bak diyorum, laf anlatamıyorum ki…*

- Canım ne oldu, bizim kayık alışkındır."[996]

Çarpışmadan sonra, muhabbet bitmez. Bu sefer de iki kayıkçı, kaza üzerine sohbet etmeye başlarlar. Birisi bağırıp uyardığını iddia ederken, diğeri karşısındakinin yalan söylediğini belirtir. Tartışma sırasında diğer kayıkçının da müşterisiyle konuşmaya daldığı, bunun üzerine kazanın meydana geldiği ortaya çıkar. Kısacası, her iki kayıkçı da sağına soluna bakmayarak ve sohbete, daha doğrusu, konuşmaya dalarak kazaya sebebiyet vermişlerdir. Bütün bu tartışma arasında kalan müşteri ise daha fazla dayanamaz ve "Sizin kavganızı mı dinleyeceğiz." diye itiraz eder; fakat paylanan yine kendi olur. Çünkü kayıkçı, bunun kavga değil, "kayıkçı muhabbeti" olduğunu söyleyerek, yolcuyu susturmaya çalışır. Yemiş İskelesi'ne yaklaşırlar, ancak daha iskeleye varmadan, kayıkçı iskele kâhyasına nöbetin kimde olduğunu sorar. Müşteri "Beni iskeleye çıkar da nöbetini sonra sor." der; fakat yine kayıkçıdan kötü muamele görür. Sonunda iskeleye yanaşabilen kayıktan, dışarı çıkmak için davranan müşteri, kayıkçıya ücret olarak üçlük verir. Lakin kayıkçı memnun olmamıştır:

"*- Hani ya kahve parası? Âdet, kayıkçıya bahşiş verular. (verirler)*
-Aferin be! Az kaldı batıyorduk. Daha da bahşiş ha! Üç kuruş bile çok ama başım kurtulsun diye veriyorum.
– Biz sana ağzını bozma demedik mi? Bahşiş vermeyeceksen aslı şu hep bahane! Uğurlar olsun. Kuzum bu da babamın canına değsin. (Müşteri bin belâ ile ayağını karaya basıp binlerce hamd ederek gider ve bir daha kayığa binmemeye tövbe eder.)"[997]

Görüldüğü gibi İstanbullular, bir yandan vapur kumpanyalarından şikâyet ederken, diğer taraftan da mizah gazetelerinin gösterdiği gibi, kayıkçıların zulmüne uğramakta ve deniz ulaşımında bir türlü rahata erememektedirler.

---

[996] **Latife,** nr. 11, 22 Kasım 1876, (10 Teşrinisani 1292), s. 2-4.
[997] **Latife,** nr. 13, 6 Aralık 1876, (24 Teşrinisani 1292), s. 2-3.

3.2 Kara Ulaşımı

3.2.1 Arabalar \ Arabacılar

İstanbul halkı, yüzyıllar boyunca, ulaşım vasıtası olarak sadece deniz araçlarını kullanmış; fakat karaya gelince, bir vasıta kullanmak yerine yürümeyi tercih etmiştir.[998] Uzak mesafeye gitmek için bile yürüyen İstanbulluların[999], böyle davranmasında pek çok sebep vardır. Bunlardan ilki ve en önemlisi, İstanbul sokaklarının, araba gibi bir kara vasıtasını kullanmaya elverişli olmamasıdır. Dar olan sokaklardan arabanın geçebilmesi mümkün değildir.[1000] Darlığın yanı sıra, İstanbul inişli çıkışlı bir semttir. Arabaların geçebilmesi içinse düz ve rahat yollar gerekir. Kısacası, yolların olanaksızlığı yüzünden, uzun süre İstanbul halkı araba ile tanışmamış ve hep yürümüştür. Ayrıca, eski dönemde ata binme ve araba kullanılması belli kurallara bağlanmıştı. Bu yüzden, her isteyen arabaya binemezdi.[1001] Üstelik arabaya binmeye de insanların pek hevesli olmadıklarını

---

[998] "*İstanbul'da şehir içi ulaşımında binek arabası kullanılması oldukça yakın bir dönemde başlamıştır. İstanbul halkı, şehir içinde bir yerden bir yere genellikle yürüyerek gider, mevki ve varlık itibarıyla gücü yetenler ise ata binerlerdi. Sokakların dar oluşu, binek arabalarının ancak uzak yerlere giderken kullanılmasına el veriyor, bu da yalnızca kadın ve çocuklar için olabiliyordu.*" "Arabacılar", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1993, s. 287.

[999] "*İstanbul halkı XVI. asır sonlarına kadar arabaya değil, hatta ata dahi binmemişti, mesafe ne olursa olsun, evi ile işi arasındaki yolu yürümüştü. Dolayısıyla arabaya binmek bir düşünce mevzuu dahi olmamıştır. Cadde adını taşıyanlar da dahil, İstanbul sokaklarının dar oluşu, yüzde doksan beşinin, tek araba ile tıkanması, hatta yarısından çoğuna arabanın sığmayışı bu nakil vasıtasını büyük şehrin ihtiyacı olmaktan çıkarmıştır.*" Reşad Ekrem Koçu, "Eski İstanbul'da Araba ve Arabacılar", **Hayat Tarih Mecmuası,** S.2, Mart 1971, s. 23.

[1000] "*Bildiğimiz gibi yan sokaklar gülünç derecede dar idiler. Ancak bu arada ahalinin geniş yan sokaklara da hiç ihtiyacı yoktu. Zira yük arabaları sadece ana yollardan gidip geliyordu. Buna karşılık dik, sarp, kıvrımlı kimi yerlerde ise merdivenlerde tamamlanan dar sokaklar sadece yayalar tarafından kullanılmaktaydı ve yükleri, malları bugünkü hamalların ataları sırtlarında taşıyorlardı aşağı yukarı veya bu işi eşekler, katırlar kullanarak da hallediyorlardı. Bu dar, dik sokaklar gerçi Constantinopolis'e özgü sokak tipi değildir. Ama bu arada fazla uzaklara gitmeden şu kadarını söyleyebilirim ki Dalmaçya sahillerinde yer alan eski şehirlerde, onların bugünkü modern semtlerini istisna sayarak, burada olduğu gibi bir sokak düzeni vardır.*" Karoly Kos, **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi,** Çev. Naciye Güngörmüş, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1995, s. 68.

[1001] "*18. yüzyıl sonunda arabaya binme izni sadece sadrazam ve şeyhülislama çıkmıştı. Vezirler dahil daha alt rütbedekiler sadece ata binebiliyordu. Ata binme de izne bağlıydı. 1815'te II. Mahmut kimlerin ata bineceğini ayrıca belirtiyordu. İşe gidip gelen halk yaya idi. Avrupa'dan gelen faytonlara binmeyi 1825'e değin II. Mahmut kendi ayrıcalığı olarak görüyordu. Daha sonraları devlet ricali de bu ayrıcalığa sahip kılındı. Bunlara göre, sadrazamlar ve birinci rütbeden olanlar dörder, ikinci ve üçüncü rütbeden olanlar ikişer atlı faytonlara bineceklerdi. Araba kullanımından bu kısıtlamaların kalkışı ve Avrupa arabalarının yaygınlaşması Tanzimat sonrasında Abdülmecid döneminde oldu.*" İlhan Tekeli-Selim İlkin, **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken,** Üçüncü Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul, 2004, s. 92 ; *"Eskiden İstanbul'da sınıf-ı ricâl mutlaka*

söyleyebiliriz; çünkü araba, bir "rehavet ve tembellik" sembolü olarak görülüyordu. Dolayısıyla İstanbullular, denizde vasıta kullanmaya mecbur olduklarından kayık, mavna ve peremeleri kullanmışlar; fakat karaya gelince yürümeyi tercih etmişlerdir.[1002] Ancak 19. asrın ikinci yarısına gelindiğinde, büyük yangınların[1003] meydana getirdiği boşluklarda oluşturulan yolların ve modernleşme\ batılılaşmanın da sayesinde arabalar devreye girer. Bunların sayısı, kullanımı gün geçtikçe artar.[1004]

---

hayvana binerlermiş. Asrın padişahından en küçük ferdine kadar herkes için rükûb hayvana münhasır imiş. Ricâl-i devletin hayvana râkib olmaları maddesi de bir kanuna ve teşrîfât-ı mahsûsaya tâbi imiş. Mensûbîn-i devletten hayvana binmek hakkını ihraz edemeyenler zaruret hâlinde bile mahal-i memûriyete yaya gidip gelmek mecburiyetinde imişler. Dîvân-ı hümâyûn kalemi hulefâsından Hakanî Mehmet Bey merhum meşhûr-ı âlem olan Hilye'sini 1007 [1598\1600] tarihlerinde ikmal edip sadr-ı asra takdim ettiğinde eseri fevkalade takdir olunup kendisi taltîf-i mahsûsa müstehak görülerek buna mükâfeten ne gibi arzusunun isâfıyla memnûn olacağı kendisinden sual olundukta 'İhtiyar oldum, hanem Edirnekapısı civarındadır. Her gün Bâb-ı Âsâfiye yürüyerek gidip gelmeye takatim kalmadı. Mahal-i memûriyetime hayvanla gidip gelmeme müsaade buyurulmasını niyaz ederim. Bundan başka mükâfat istemem' yolunda istirhamda bulunması üzerine kanunu muhafazaten mîr-i mümâileyhin bu ricâsı isâf olunmayıp, fakat Bâbıâli civârında kendisine devletçe bir hane satın alınıp ihsan buyurulmuştur." Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey, **Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, 3. Baskı, İstanbul, 2011, s. 106.

1002 "*İlk aşama olarak, atlı arabaya uyum sağlama söz konusu. 19. yüzyılın ilk yarısında kentler, daha çok, yaya kentleridir. Yani yollar çok dar, kentin içinde araba kullanmak yasak. İlk padişah arabası, 1825'te II. Mahmut tarafından kullanılıyor. (...)Kentte çok sayıda ve sık sık yangın olduğu için yaya mekânından araba mekânına geçiş bir anlamda her yangından sonra yeniden yapılan mevzii planların birbirine eklenmesiyle gerçekleşmiştir. Tabii İstanbul'da en büyük dönüşümü yaratan olay, 1863'teki Hoca Paşa yangınıdır. Böylece kentin her iki ticari merkezi de dönüşüme uğruyor. Kentin iki büyük ticari bölgesi. Aynı tarihte Galata'nın etrafındaki surlar da yıkılıyor. Kentin merkezi araba trafiğine uyumlu hale geliyor.*" İlhan Tekeli- Ahmet Kuyaş, "Araba Sevdası", **Cogito,** S.24, 2000, s. 96-97.

1003 *"Sirkeci'den Marmara'ya kadar üç binden fazla yapının yandığı 1865 Hocapaşa yangınından sonra, sokakların iyileştirilmesi için Islahat-ı Turuk Komisyonu kuruldu. Bu komisyon yanan alanların bazılarının planlarını hazırlamış, eski yönetmeliklerin yerine yeni bir Turuk ve Ebniye Nizamnâmesi (yollar ve yapılar yönetmeliği) çıkarmıştı. Nizamnâme, kent planlarının hazırlanmasında uyulacak yeni ilkelerin yanı sıra, arsa ifrazı ile sokakların ve yapıların boyutlarını da saptıyordu. Eski kentteki önemli sokaklar bu komisyon tarafından genişletilerek döşenmişti. 1950'lere değin bu sokaklarda başka değişiklik yapılmadı. Yangınların modernleşme sürecine katkısı olduğu söylenebilir. Geometrik, dikdörtgen sokak blokları, çıkmaz sokakların engellenmesi ve kanalizasyon sistemi Hocapaşa yangınından sonra gerçekleştirilmiştir.*" Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010, s. 462-463.

1004 "*1834'te memleketimizde İstanbul ile İzmit arasında posta yolu yaptırılınca Avrupa'da daha önceki yüzyıllarda işletilmeye başlanmış olan posta arabalarının ve Tanzimat'ın ilanından sonra İstanbul'da ve başka büyük şehirlerde özel veya kira taşıtı olarak türlü tipte ve adda binek arabalarının kullanılması yayılmıştır.*" **Türk Ansiklopedisi,** "Araba", Cilt III, M.E.B, İkinci Baskı, İstanbul, 1971, s. 196. Araba, aslında 19. asırdan önce Osmanlı hayatına girmiş; fakat kullanımı saray ile sınırlı kalmıştır: "*Osmanlılarda araba ise özellikle Lale Devri'nde İstanbul'da çok süslü arabaların yapılması ve yaygın bir şekilde kullanılması ile ortaya çıkmış ve önem kazanmıştır. Fransız asilzadeleri taklit edilerek zarif binek arabaları yapılmıştır. Mesela, III. Ahmet'in oğullarının sünnet düğününde şehzadeleri sünnet yerine götüren araba, altı at ile çekilen bir saray koçusu olup*

İlk dönem mizah gazetelerinde, araba ve arabacıların genellikle olumsuz ifadelerle dile getirildiğini görüyoruz. Özellikle, araba kalabalığı ve bu sebeple aksayan yaya geçişi söz konusu edilmiştir. Her ne kadar araba, bu dönemde artık sıklıkla kullanılıyor olsa da, deniz ulaşımındaki vapurlar \ kayıklar kadar tercih edilmiyordu. Çünkü insanların araba dışında yürümek gibi bir seçenekleri hâlâ vardı. İşte bu yüzden, araba ve arabacılara ilk dönem mizah gazetelerinde, deniz vasıtaları kadar yer verilmemiştir.

3.2.1.1 Araba Artışı ve Bunun Getirdiği Sonuçlar

İnsanlar özellikle yağmurlu ve karlı günlerde, çamur kaplı sokaklarda yürüyüp üstlerini başlarını çamura bulamak yerine, arabalara ve kira beygirlerine binmeyi tercih etmeye başlamıştır. Bu konuya dair neşredilmiş bir yazı ise *Terakki Eğlence'*de görülür:

> "*İstanbul sokaklarının kış günleri yer yer çamurdan kesb ettiği hâlden dolayı iyâb u zehâb esnâsında, tesadüf olunan kira beygiri ve arabalar nazar-ı dikkati celb eylediği (mâşiyen alâ kademîn) olan zevâtın ma'lumudur. Semtim Edirnekapısı olmak münasebetiyle külle yevm memuriyet mahalline gelinceye kadar işbu kayd-ı ihtirâzîyi çekmekte olduğum hâlde bugün artık her bir adıma tesadüf eylediğim araba ve kira beygirlerini bi't-tadâd adedini matbaanıza gönderdim.*" [1005]

Araba sayısının gün geçtikçe artıyor olması, olumlu özelliklerin yanı sıra, çeşitli olumsuzluklar da getirmiştir. Arabaların sayıca fazla olmasının yüzünden, yollarda insanlara yürüyecek yer kalmamakta ve bir trafik sorunu yaşanmaktadır. Bu olumsuzluğun önüne geçmek için de kimi zaman, arabalara çeşitli sınırlandırmalar getirilmiş, hatta arabaların yasaklandığı bile olmuştur:

---

içerisi mükemmel bir şekilde döşeli altın yaldızlıydı."Şayan Ulusan Şahin, "Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)", **Bilig,** s. 32, Kış 2005, s. 169.

[1005] **Terakki Eğlence,** Nr. 12, 10 Mart 1871, 18 Zilhicce 1287, 26 Şubat 1286, s. 3.

"Bayezid'den arabaların men'ine mebnî, birkaç günler Beyoğlu'nun Doğruyol'u ve Taksim önü hemân omuz omuza bir izdihâm peydâ etmiş idi. Muahharen vâki' olan memnûiyyet üzerine gündüz deverân eden arabaların kılletinden sarf-ı nazar, geceleri dahi ortalık bir derece sükûta varmıştır ki hemân gazinocular ile Alkazar kan ağlama derecelerine gelmiştir."[1006]

Yasak dolayısıyla, araba sayısının azalmasıyla birlikte, insan sayısı da azalınca, birer eğlence merkezi olan gazinolar, bu durumdan etkilenmiş ve ekonomik olarak, güç duruma düşmüşlerdir.

Arabaların yok yere sokakları işgal etmesi ve diğer taşıtlara ve insanlara geçmek için yer bırakmaması ile ilgili yazılardan biri *Hayâl*'de neşredilmiştir. Bir kavas ile bindiği arabanın sürücüsü arasında geçen muhaverede, dönemin yollarının darlığı ve gereksiz araba fazlalığı dile getirilmiştir. Arabaya binen kavas, arabacıya sürmesi için emir verir; fakat araba bir türlü ilerleyemez. Çünkü çıkacak yer yoktur. Bir taraftan köprü başının insan kalabalığı, diğer taraftan tramvay yüzünden oluşan sıkışıklık nedeniyle, araba yerinde kalakalır. Ancak, kavasın acelesi vardır ve yavaş yavaş da olsa arabanın ilerlemesini ister ve arabacıya emirler yağdırır. Arabacı ise diğer arabaların kalabalığından bir şey yapamaz. İş yine kavasa düşer ve bütün arabacılara yoldan çekilmeleri için bağırır. Ancak yolda hamallar da vardır ve ezilme tehlikesi ile karşı karşıyadırlar. Kavasın sözü bütün arabacıları yoldan çıkarmak için yetmez ve ne yapacağını şaşırır, söylenmeye başlar:

"*-Ulan! Elli tane araba boşu boşuna yolları tutmuş şey... Yavaş ulan! Arabacı! Kadınları çiğneyeceksin önüne bak! Allah Allah canım! Bu kadar arabanın burada ne lüzumu var? Halkın gelip geçmesine yetişmeyen dar yollara bu kadar araba dolup da âlemi taciz etmek ve âdeta kazaya sokmakta ne mana var?*"[1007]

[1006] **Letâif-i Âsâr,** nr. 59, 7 Aralık 1871, 26 Ramazan 1288, 27 Teşrinisani 1287, s. 4.
[1007] **Hayâl,** nr. 46, 31 Mart 1874, (19 Mart 1290), s. 2-3.

Zaten, dar olan sokaklarda lüzumsuzca duran arabalar, bir fayda sağlamadıkları gibi, kadınların ve hamalların da ezilmesine sebep olmaktadırlar. Dolayısıyla, karada daha hızlı ulaşım için devreye giren bu arabaların, amaçlarına ulaşamadıklarını ve insanlara zarar verdiklerini söyleyebiliriz.

Arabalar, sokaklarda öylesine dip dibedirler ki yayalar için, onların arasından geçip gitmek söz konusu olamaz. Bir sonraki seneye dair yürütülmüş mizahi tahminlerin yer aldığı bir metinde ise bu konuyla şöyle alay edilir: "*Eminönü'nde yaya ahalinin geçebilmesi için haftada bir gün bir mikdar aralık terk edilmesi arabalara tenbih olunacak.*"[1008] Her gün araba trafiği yaşanan sokaklarda, dip dibe bulunan arabaların yüzünden çekilen sıkıntının, haftada bir gün olsun yaşanmamasını dileyen bu mizahi cümle ile dönem arabalarının durumu daha iyi anlaşılır.

Araba izdihamının en fazla görüldüğü yer ise köprü başıdır. *Latife* gazetesinde neşredilen bir haberde, bu durum şöyle duyurulur: "*Köprü başı, arabaların izdihâmından dolayı hâlâ muhasaradadır.*"[1009] Arabalar, sayıca fazla olduklarından, köprüyü tamamen kuşatmışlardır. Ancak bu kuşatma, insanların köprüye ulaşmasını engellemektedir. Yayaların çektiği sıkıntıya dair bir karikatür ise *Hayâl*'in 13. nüshasında görülür. Karikatürün altında şu cümle yazar: "*Bu kadar araba bolluğunda yayan gezen örs ile çekiç arasında kalır.*"



Resim-63 Hayâl, nr. 13, 17 Aralık 1873, (5 Kanunuevvel 1289), s. 4.

[1008] **Hayâl,** nr. 61, 5 Mayıs 1874, (23 Nisan 1290), s. 2-3.
[1009] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 3.

Arabaların köprü başında kalabalık yapmaları ise *Latife* gazetesi tarafından, arabacıların işlerinin pek bereketli olmamasına bağlanır:

> "*Bu sabah köprü başına yine sıravari katarlanmış olan kupa arabalarının seyisleri açlıktan türkü çağırmakta ve hayvanları dahi yorgunluktan uyumakta oldukları işitilmiştir.*"[1010]

O dönem arabacıları, pek iş yapamıyor olacaklar ki gazete, onların hâlini bu şekilde tasvir etme gereği duymuştur.

Latife gazetesi ise, Ramazan ayında Kalpakçılarbaşı'ndaki araba kalabalığı yüzünden, ortalığın temizlenemeyeceğini bildirir: "*Arabaların izdihâmı ortalığı kapladığından, bu Ramazan tahâret yüzü görülemeyecek gibi anlaşılıyor.*"[1011] Arabaların sayısı, özellikle Ramazan ayında, o kadar artar ki temizlik görevlileri, meydanlarda ve sokaklarda temizleyecek yer bulamazlar.

Önceleri, at yerine öküz ve mandaların koşulduğu arabalar, yavaşlıkları ile İstanbullularla tam bir uyum gösterir.[1012] Daha sonra, öküzlerin yanı sıra atların da kullanıldığı bu arabalara binmek, moda haline gelir ve insanlar yürümeyi bırakıp, arabalara yönelirler.[1013] Bu durumla alay etmek için kurulmuş bir cümle ise *Hayâl* gazetesinde neşredilir. "Bir Gün Gelecek ki" başlığını taşıyan metinde, arabalar hakkında şu cümle kurulur: "*Arabaya, ata binmek moda olduğu gibi, yaya gezmek*

[1010] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 2.

[1011] **Latife,** nr. 18, 22 Ekim 1874, 10 Teşrinievvel 1290, 13 Ramazan 1291, s. 3-4.

[1012] "*İstanbul ise, 18. yüzyıldan bu yana daha çok aldığı ve geliştirdiği aracın, önce önündeki hayvanlarında bir değişiklik yapmış ve kendi sosyal temposuna, dünya görüşüne ve karakterine uygun olarak, onu hiçbir zaman, birkaç çift at koşmak gibi zorlamalara düşürmemiş ve rahvan, yavaş, tevekküllü öküzleri, mandaları, yerinde duramayan atlara tercih etmişti.*" Çelik Gülersoy, **Eski İstanbul Arabaları,** Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, İstanbul, 1990, s. 4.

[1013] "*Abdülmecid devrinde ise araba ve özellikle Avrupa tipi arabalar İstanbul hayatında yaygınlaştı. Araba merakı adeta bir salgın halini aldı. Bilhassa saray kadınlarının pek süslü saray arabaları ile şehir içinde gezinti yapmaları sıkça görülür oldu. Hatta devlet bu konuda tedbirler almak zorunda kaldı. Padişahın emriyle Serasker Rıza Paşa, saray kadınlarının arabaya binmelerine engel olmak için saray arabalarını zincirlerle birbirine bağlattı.*" Mehmet İpşirli, "Araba", **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,** C. 3, İstanbul, 1991, s. 244.

moda olacak."[1014] *Hayâl* gazetesinde yer alan bir karikatürde, "Medeniyet arabasıyla terakki!" alt yazısıyla ilginç bir yorum yapılmıştır. Arabayı süren kişinin üzerinde "medeniyet" manasına gelen "cıvilization", Osmanlı kadınının karşısında oturan kişinin üzerinde ise "Europe" yazmaktadır. Karikatür, gazetenin 114. nüshasında neşredilir.



Resim -64 Hayâl, nr. 114, 7 Kasım 1874, (26 Teşrinievvel 1290), s. 4.

Hayâl gazetesi tarafından alay etme maksatlı neşredilmiş bir yazıda, yine araba kalabalığına değinilmiştir. "Karagöz'ün Havadis Kumkuması" başlığını taşıyan yazıda, gazetenin, tatile girdiği müddet içinde yaşanan olayları neden yazmadığı sorgulanır. Gazete ise kendini savunurken, sanki her şey olumlu gidiyormuş, İstanbul'un hiçbir sorunu yokmuş gibi davranır; fakat diğer taraftan da bu sorunları dile getirir. Arabalara dair kurulan cümle ise şu şekildedir: "*Karaköy ve Eminönü'nde araba kalabalığından marrîn ve âbirîn geçememeli (…) ki havâdis yazayım.*"[1015] Gazete, bunun gibi İstanbul'a dair pek çok olumsuzluğun gerçekleşmesi durumunda, havadis yazabileceğini söyler. Aslında, Karaköy ve Eminönü'ne yolu düşen insanlar, araba kalabalığı yüzünden, hâlâ gelip geçememektedirler. Ancak gazete, bu durum sanki söz konusu değilmiş gibi davranarak, ince bir mizah yapmış olur.

[1014] **Hayâl,** nr. 123, 9 Aralık 1874, (27 Teşrinisani 1290), s. 3.
[1015] **Hayâl,** nr. 239, 9 Mart 1876, (26 Şubat 1291), s. 3-4.

3.2.1.2 Arabacılar, Kazalar ve Hız

İbretnümâ-yı Âlem, gazete idaresine gelen halk şikâyetlerinden bahsettiği bir yazıda, arabacıların kendi aralarında yarış yaptıklarına ve kazaya sebebiyet verdiklerine değinir: "*Kimi Dersaadet arabacılarının birbiriyle yarışa tutuştukları sebebinden zuhûra gelen kazâların cesâmetini gösterir.*"[1016] Burada "kimi" kelimesinden kasıt," İstanbulluların kimi" manasınadır ve bir kısım İstanbullunun, bu konudan şikâyetçi oldukları, dile getirilmiştir.

İstanbulluların araba ve arabacılara dair bir başka şikâyeti ise araba sürücülerinin durmaksızın 'varda' diye bağırmalarıdır. Zaten, arabaları gereğinden fazla hızlı kullanan arabacılar, çok geniş ve rahat yollarda dahi, sanki geçecek yer yokmuş gibi, sürekli 'varda' diye bağırmakta ve yürüyenlerden yol istemektedirler. "Dikkat" anlamına gelen bu kelimenin, arabacılar tarafından haykırarak ve gereksiz yere kullanılması, İstanbulluları rahatsız etmiş olacak ki *Çıngıraklı Tatar* gazetesi bu sorunu dile getirmek gereği duyar. Haydarpaşa sahrasına gezintiye giden bir kişinin başından geçenlerin aktarıldığı yazıda, arabacıların, insanların üstüne üstüne araba sürmesinden yakınılır. Beygirlerin altında kalmaktan son andan kurtulan Haydarpaşa gezgini, o geniş çayırda arabalar için pek çok yer varken, insanların üzerine araba sürülmesinin nedenini sorgular. Ardından da koca bir sahraya sığamayan arabanın, İstanbul'un dar sokaklarında neler yaptığına ve insanlara ne tür eziyetler çektirildiğine değinir. Arabacıların bu vurdumduymazlığına ise *Çıngıraklı Tatar*'ın bir çare bulmasını ister:

> "*Ey bu nasıl olacak? Ve bu yıldırım gibi at, araba sürmek ve piyade takımının ve bir alay ve aceze ve çoluk çocuk makulesinin yüreklerini ağızlarına getirmek için ne vakte kadar bu (varda) nidâ-yı muvahhişi devam edecek. Bir de zât-ı âliniz öyle eski Tatarlardan olmayıp atınızı çatlatır derecede sürmediğiniz kadar, munsıf ve çıngıraklı dahi olduğunuzdan bari… Rusya memalikinde ve bizim Bosna vilayetinde (araba) kılıklı kar üzerinde*

[1016] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 5, 3 Ağustos 1871, 16 Cemaziyelevvel 1288, 22 Temmuz 1287, s. 2.

istimale mahsus kızakları sürükleyen hayvanlardaki çanlar gibi (iktizâsına göre îtâsı va'd olunmuştu ya) İstanbul atlı ve arabalarına dahi birer çıngırak taksanız da artık insanın ta başına çıktıktan sonra istimal olunagelen şu… (varda) usulünün ortadan kaldırılması lüzûmunu ihtâr eyleseniz ecr-i azîm kazanmış olursunuz efendim."[1017]

Böylelikle, 1870'li yılların at arabacılarının, dar sokaklarda kalabalıktan hareket edemezken, geniş alanlarda ise tehlikeli ve hızlı sürüşler yaptıkları anlaşılır.

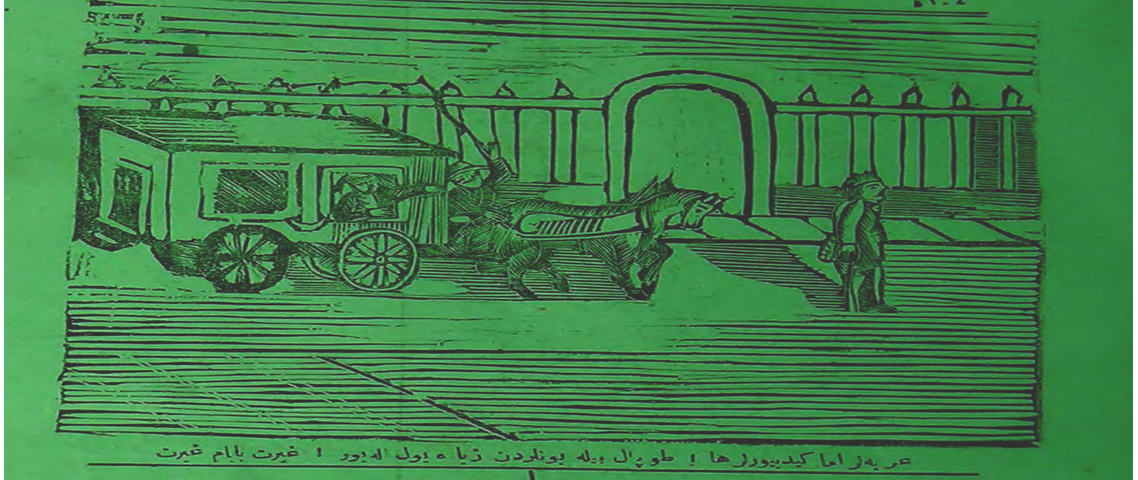
Arabacılar o denli hızlı ve dikkatsizdir ki sadece karadaki insanları değil, denizdeki kayıkları da çiğnemeye başlamışlardır. Bu ilginç haberi veren ise *Çıngıraklı Tatar* gazetesidir. Gazete, şimdiye kadar arabaların, başka arabaları, hatta insan ve hayvanları çiğnediğini bildiğini; fakat kayık çiğneyen arabayı ilk defa işittiğini yazarak, şaşkınlığını dile getirir:

"*Altıncı Daire'nin arabacıları ve öbür araba ve kayıkların birbirlerini çiğnediklerini görerek gayrete gelip cümlesine tevafuk ederek, geçen Çarşamba günü bu arabalardan biri Kabataş'ta bir kayık çiğnemiş. Himmeti var olsun fakat şurasından korkulur ki bu keyfiyet vapur, mavna ve sandalların namusuna dokunarak onlar da karada araba çiğnemeye kalkışırlarsa, o zaman sokaklarda gezilmek şöyle dursun, evlerimizi başımıza yıkacaklarında şüphe olduğundan, bunun bir çaresine bakmak üzere hükûmet-i seniyyenin nazar-ı dikkatini celb ederiz.*"[1018]

Mizahi bir dille ele alınan yazıda aslında, arabacıların "beceriksizlikleri" ve hızlı gidişleri dolayısıyla, denize düşmeleri ve düşüş esnasında bir kayığa tesadüf etmeleri dile getirilir. Yazılarda hep hızlı olmalarından şikâyet edilen arabalar, karikatürlerde ise kimi zaman da yavaşlıklarıyla karşımıza çıkarlar. *Latife* gazetesinin 26.

[1017] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 9, 7 Mayıs 1873, (25 Nisan 1289), s. 3-4.
[1018] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 28, 15 Temmuz 1873, (3 Temmuz 1289), s. 2.

nüshasında neşredilen karikatürün altında şu cümle yazar: "*Arabalar amma gidiyorlar ha! Topal bile bunlardan ziyâde yol alıyor. Gayret babam gayret.*"



Resim-65 Latife, nr. 26, 1 Haziran 1875, (20 Mayıs1291), s. 4.

Araba kazalarına dair neşredilmiş yazılardan biri, *Tiyatro* gazetesinde karşımıza çıkar:

> "*Arabaların İstanbul sokaklarında tekessürü cihetle sokakta gezenler bir tehlike içinde bulunuyorlar. Hatta evvelisi gün, bir kupa araba sokağın bir köşesinde uyumakta olan bir adamcağızı- eğer orada bulunanlar tarafından uyandırılmaya idi- çiğneyecek idi. Mesmûâta göre, bu uyuyan adamcağız şehir postası müvezzilerinden biri imiş.*"[1019]

Yukarıdaki alıntıda, hem arabacıların dikkatsizliğine değinilmiş, hem de posta görevlilerin vurdumduymazlıklarıyla alay edilmiştir. Sürüşler sırasında, çeşitli kazalar meydana gelmekte ve insanlar, arabalarca "çiğnenmek"tedir: "*Bugün caddedeki arabacılar dört kişi çiğnedikten sonra varda bağırıp tebriye-i zimmet eylediler.*"[1020] Masum olduğunu ispat etme manasına gelen "tebriye-i zimmet etme"

[1019] **Tiyatro,** nr. 28, 4 Temmuz 1874, (22 Haziran 1290), s. 2.
[1020] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 3.

ifadesinin kullanılmasıyla, arabacıların ne kadar rahat davrandıkları gözler önüne serilmiş olur.

Arabaların dip dibe bulunması yüzünden oluşan kazalara dair neşredilmiş bir mizahi yazıda ise, bu meselenin önüne geçmek için tedbir alınacağı duyurulur:

> "*Akşamları mürûr u ubûr edecek arabaların gidecekleri yeri görmeyerek birbiri üzerine çıkıp da bir kaza vukuuna sebep olmamak için bir defalık olmak üzere Ramazan-ı Şerîf ibtidâsında meydanın süpürüleceği hakkında bazı şâyiât işitilmektedir.*"[1021]

Meydandaki çöp birikintileri yüzünden arabalar, geçecek yer bulamamakta ve akşam karanlığında kazalara yol açmaktadırlar. Bu durumla alay etmek için, gazete böyle bir haber yayımlama gereği duyar.

Tiyatro gazetesi, arabacıların hayvanları kamçılarken, insanları da kamçılamasına karşı, kayıtsız kalamamış ve "Allah İmdad Eyleye" başlığını taşıyan yazıda, arabacılar yüzünden sıkıntı çekenler için dua etmiştir: "*Köprü başından geçerken, arabacılardan kamçı yiyenlere.*"[1022] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkmış olur.

Tiyatro, arabacı esnafına ait bir korkuyu da dile getirir. Galata'dan aktarılan bir habere göre, kunduralardan damga vergisi alınmaya başlanmıştır. Kendilerinden de vergi alınır korkusuyla güya telaşa düşen arabacı esnafının hali şöyle dile getirilir:

> "*Kunduralardan damga resmi almak isteyen kumpanya, araba tekerleklerini de yürüdükleri için, onları da bu resmin îtâsıyla mükellef etmek istiyormuş. Arabacı esnafı da bu vergiden kurtulmak için, arabaların tekerleklerini çıkarıp tekerleksiz araba istimaline karar vermiş. Keza buranın sürücüleri de*

[1021] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 4.
[1022] **Tiyatro,** nr. 76, 8 Mart 1875, (12 safer 1292), s. 3.

beygirlerin nallarından da bir vergi alınır korkusuyla beygirleri nalsız yürütmeye alıştırıyorlar.”[1023]

Arabacıların, elbette araba tekerleklerini çıkarması söz konusu değildir. Buradaki asıl amaç ise kundura vergisini eleştirmektir.

Arabaların hızı, özellikle akşam saatlerinde arttığından, *Latife* gazetesinde, “İstanbul’da Akşam Olmak Emareleri” başlığı altında verilen bir yazıda, “*Arabaların sür’atle koşması.*”[1024] akşam olduğunu gösteren işaretler arasında sayılır. *Hayâl* gazetesinin arabaların sür’atine dair ise bir önerisi vardır; fakat bunu yazıyla değil de karikatürle belirtmek ister. Gazetenin 338. numarasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu cümle yer alır: “*Karagöz Bey’in arabacılara sür’at ve savl için teklif ettiği usul.*”



Resim-66 Hayâl, nr. 338, 3 Nisan 1877, (22 Mart 1293), s. 4.

Hayâl gazetesi ise, alay maksadıyla oluşturduğu bir yazıda, araba çarpması yüzünden sakat kalanlara yer verir. İstanbul’da mevcut sakatların sayısını ve neden

---

[1023] **Tiyatro,** nr. 77, 12 Mart 1875, (16 Safer 1292), s. 3.
[1024] **Latife,** nr. 24, 27 Mayıs 1875, 21 Rebiülahir 1292, 15 Mayıs 1291, s. 1.

sakatlandıklarını içeren, istatistikî metinde, topal kalan insanların, beş yüz seksen altısının arabalar yüzünden bu duruma düştükleri açıklanır: "*Arabalar yahud hamallar yetişip de çiğnemesinler diye koşarken düşüp ayakları kırılanlar: 586.*"[1025] Görüldüğü gibi, sadece arabanın içinde olanlar değil, dışındakiler de tehlike altındadır.

Arabalara dair yazılmış tek olumlu yazı ise *Çaylak* gazetesinin sayfalarında görülür. Eskisi gibi arabaların hızlı ve rahatsız edici bir biçimde gitmediklerine sevinen gazete, bu araçların özellikle akşam vakitlerindeki hallerini mizahi bir dille metheder:

> "*Çok şükürler... Bu sene dahi gündüzleri Bayezid Meydanı'nda arabaların, değirmene koşulmuş beygir gibi fırıl fırıl döndükleri görünmüyor ise de geceleri birçok arabaların, Aksaray Caddesi'nde bir aşağı bir yukarı mekik atmakta oldukları manzûr-ı çeşm-i mahzûziyyet olmaktadır. Latîfe ber-taraf... Aksaray Caddesi (Şehremaneti'nin değil), kahvecilerin, çaycıların, eczacıların, tütüncülerin, perukârların ve sâir bu gibi dükkâncıların câbecâ yaktıkları gaz ile pek güzel tenvîr edilip hele birtakımı yukarıya ve birtakımı aşağıya doğru yayan olarak fevc fevc gelip gitmekte olan kadın ve erkeklerin arasında iki tarafına renk-âmîz kandil îkâd ve derûnlarına yapma bebek gibi tuhaf tuhaf hotozlu kadınlar îkâd olunan arabaların geçişi doğrusu pek parlaktır.*"[1026]

Burada arabaların özellikle ilgi çekmesi, biraz da içinde bulunanlarla ilgilidir. Devrin kadın modasına uygun olarak, süs maksadıyla, hotoz adı verilen başlıkları takan kadınlar, arabalara farklı bir renk katarlar.

Köprü başında yoğunlaşan arabaların verdiği bir başka eziyet ise orada bulunan insanları "çiğneme"leridir. *Latife* gazetesi "Bulunur mu?" başlığı altında

---

[1025] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.
[1026] **Çaylak,** nr. 55, 28 Eylül 1876, 10 Ramazan 1293, 16 Eylül 1292, s. 3.

neşrettiği yazıda arabaların bu durumunu sorgulamıştır: "*Köprü başındaki arabalara çiğnenmeden bir geçit.*"[1027] Cümlenin sonuna başlıktaki "Bulunur mu?" ifadesini getirdiğimizde, o dönemde, köprüden arabaların gazabına uğramadan geçmenin pek mümkün olmadığı ortaya çıkar.

Arabacılara dair eleştirilerden biri, sürüş sırasında kırbacı fazlaca sallamaları ve bu yüzden, yolda giden insanları rahatsız etmeleriyle ilgilidir. "Anadolu'dan Dersaadet'e Gelmek Üzere Bulunan Bir Yolcuya Pederinin Nasihati" başlığını taşıyan yazıda bir baba, oğluna arabacılarla ilgili şu öğütte bulunur: "*Yolda gider iken ağzına burnuna bir kırbaç iner ise beni döğüyorlar diye bağırma. O arabacıdır.*"[1028] Arabacılar, önlerindeki hayvanı kırbaçlarken, kendilerini bu işe fazla kaptırıyor olacaklar ki etraflarındaki insanları da kırbaçlarlar. Bu durum ise, gazete tarafından mizahi bir dille eleştirilir.

Arabacıların gereksiz vardalarından yakınan bir cümle ise *Latife*'de karşımıza çıkar. "Bıktık Usandık" başlığını taşıyan yazıda, "usanç gelen" haller tek tek sıralanır. Arabacılar için şu cümle kurulmuştur: "*Köprü başında kira arabacılarının vardasından.*"[1029] Bu "varda" bağırışları, bir süre sonra gürültü kirliliğine neden olmuş ve yakınmalar mizah gazetelerine kadar sıçramıştır.

Araba müşterilerinin azalmasına dair bir haber ise *Çaylak* sayfalarında karşımıza çıkar. Gazeteye göre arabacıların iş yapamamasının nedeni, o dönemde hanımlara Kâğıthane'ye gitme konusunda yasak getirilmiş olmasıdır:

> "*Araba piyasası fevkalâde tedennî etmiştir. Şöyle ki iki yüzlük kâimeye nazlanan bir araba iki yirmilik kâimeye müşteri bulamıyor. Buna sebep de hanımların Kâğıthane'ye gitmekten men' olunmasıdır. Bu madde, şıklarla şıllıklar beyninde hayliden hayli telâşı mûcib olmakta imiş.*"[1030]

[1027] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876, (22 Eylül 1292), s. 2.
[1028] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.
[1029] **Latife,** nr. 23, 14 Şubat 1877, (2 Şubat 1292), s. 2.
[1030] **Çaylak,** nr. 140, 21 Nisan 1877, 7 Rebiülahir 1294, 9 Nisan 1293, s. 3.

Özellikle, arabaları sıkça kullanan dönemin moda takipçileri şıklar arasında, bu durum esefle karşılanmıştır.

Tiyatro gazetesi tarafından hayal edilen bir araba biçimi ise farklılığıyla dikkat çeker. Gazetenin 20. nüshasında neşredilen karikatürün altında şu cümle yazar: "*Birkaç günlerden beri havalarda sıklet olduğu cihetle…*"



Resim-67 Tiyatro, nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 4.

3.2.2 Tramvay

İlk olarak Amerika'da, sonrasında da Fransa'da görülen atlı tramvayın, İstanbullularla tanışması 19. asrın sonlarına doğru gerçekleşir.[1031] 1869 senesine kadar, İstanbul'da tramvay işletebilmek için, toplamda üç defa teklif verilir; fakat bu tekliflerin hiçbiri gerçekleştirilemez.[1032] İstanbul halkı ancak 30 Ağustos 1869'da, Rum Kostantin Karapano Efendi'yle yapılmış mukavele sonucu kurulan "İstanbul

---

[1031] "*Devrinin en üstün toplu kara nakil vasıtası olan tramvayın ilk örneği 'atlı' tramvay, yeryüzünde ilk kez Amerika'da (New York, 1842), sonra da Avrupa'da (Paris, 1854 ve Londra, 1860) görülmüştür.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, "Tramvay Biletleri", **Tombak,** S.8, 1996, s. 58.

[1032] "*1863 yılında yapılan ilk teklif Mr. Huchiadson, ikinci teklif ise 1864 yılında Galata ve Beyoğlu'nda tramvay işletmek için müsaade isteyen bir İngiliz tarafından yapılmıştır. 1864 yılında yapılan bu teklif hükümet tarafından makbul görmüş ve her iki taraf arasında taslak bir nizamname imzalanmıştır. Bu teklif sunulurken anlaşma olduğu takdirde kurulacak tramvay hatları, tramvayın çalışma şekli, durakların niteliği, yolların durumu, tramvay raylarının aralarının en az bir metre olacağı tarzında yapılacak olan işler sıralanmıştır. Bütün bu hazırlıklara rağmen bu girişim de teknik sıkıntılardan dolayı yani tramvayın gideceği yolları yapmanın büyük yıkımlar gerektireceği nedeniyle kâğıt üzerinde kalmıştır. 1868 yılında tramvay şirketi kurmak için dönemin Nafia Nezareti Köprüler Meclisi üyesi olan Rüstem Bey'in çabalarına rastlanmaktadır. Rüstem Bey sunduğu teklifinde tek raylı sistemler ile tek raylı sistemlerin iki raylı sistemlere göre daha ekonomik olacağından bahsetmiş ve böylelikle ilk imtiyaz Rüstem Bey'e verilmiştir. Fakat bu üçüncü girişimin akıbeti de diğer girişimler gibi kâğıt üzerinde kalmıştır.*" Salih Sezen, Ahmet Apaydın, **Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım,** İETT Yay., İstanbul, 2012, s. 41-42.

Tramvay Şirketi"[1033] ile tramvayla tanışabilmiştir[1034]. Bir yerden bir yere, yürüyerek gitmeye alışkın olan İstanbullular, bu toplu ulaşım aracına ilk zamanlar pek rağbet göstermezler. Çünkü bir nakil vasıtasına para vermektense, her zamanki gibi "yürümeyi" tercih ederler.[1035] İstanbul ahalisi için, "60 para" çok şey ifade ettiğinden ve bilet parasıyla pek çok ihtiyaç karşılanabileceğinden, "yaya gitmek" her zaman tercih edilmiştir.[1036] Bugün, İstanbulluların bir kısmının tramvaya binmemesinin nedeni ise bilet parasının pahalı olması değil, tamamen, tramvayın kalabalık olmasından ileri gelmektedir.

1869 senesinde, imtiyaz alınmış olsa da[1037], ancak 31 Temmuz 1871'de sefere başlayan tramvayları[1038], önceleri atlar çekiyordu. 1914 senesinde ise

---

[1033] "*Mukavele yapıldıktan sonra Karapano Efendi, İstanbul Tramvay Şirketi'ni kurdu. (1881'den sonra Dersaadet Tramvay Şirketi olarak anılacaktır.)*"Vahdettin Engin, "İstanbul'da Atlı Tramvay Saltanatı", **Tarih ve Medeniyet,** S. 26, Nisan 1996, s. 42.; 19 Şubat 1870'te oluşturulan "İstanbul Tramvay Şirketi Nizâmnâme-i Esâsîsi" metninde de şirketin adı özellikle belirtilir: "*Üçüncü madde: Şirket 'İstanbul Tramvayı Şirketi' ismiyle yâd olunacaktır.*" Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye,** C. 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 1995, s. 2408.

[1034] "*İstanbul'da tramvay inşaatı, Kostantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz neticesinde gerçekleşti. Karapano Efendi bu konudaki teklifini 1869 Ağustos'unda Bâbıâli'ye iletti. Buna göre, Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan çeşitli kollarla Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletilecekti. Teklif benimsenince, 20 Ağustos 1869 tarihinde kendisine imtiyaz verildi. 30 Ağustos 1869'da ise mukavele yapıldı.*" Vahdettin Engin, "Galata-Şişli Atlı Tramvay Hattının Yapılması", **Türklük Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2008, s. 362.

[1035] "*Zavallılar pek de rağbet görmezlerdi. Çünkü, İstanbul bu kadar kalabalık ve kazançlar bu kadar geniş değildi. Halk, kırk ve altmış para olan masrafı çok görür, sıhhattir diye tabana kuvvet yürürdü. Kaldı ki, bu altmış para da mühim bir paraydı; bununla, bir buçuk okka (okka dört yüz dirhem, 1283 gr.) has ekmek, yahut bir okka zeytin, altı okka mangal kömürü, altı tane gazete, bir paket tatlı sert tütün… alınırdı.*" "Dünkü İstanbul'da Atlı Tramvaylar", **Yeni Tarih Dergisi,** S. 1, Ocak 1957, s. 31.

[1036] "*En pahalı bilet, aklımda kaldığına göre 60 para idi. Amma o zamanlar, 60 paranın bir ifadesi vardı. Bununla bir buçuk okka ekmek veya bir okka zeytin, üç okka soğan, altı okka mangal kömürü, altı tane timsah marka kurşun kalemi, altı tane gazete, on iki bardak su, bir paket (tatlısert) tütün, on tanelik küçük paket Bafra sigarası ile bir kutu da kibrit alınır, üç defa fes kalıplanır, altı defa kundura boyatılırdı. Onun içindir ki çarşının en kalantor esnafı bile –idmandır diye- meselâ ta Pangaltı'dan Kapalıçarşı'ya kadar yaya gitmeyi tercih ederler, ellerinde birer küçük 'ebe çantası', ikişer üçer sokaklara dökülürlerdi. Tramvaylar da hemen hemen boş gidip gelirdi.*" Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", **Hayat Tarih ve Edebiyat Mecmuası,** Aralık 1978, s. 23.

[1037] "*İmtiyazın süresi 40 yıldı. Sözleşmeye ek bir belge ile sözü geçen şirketin yaptıracağı yollar; 1) Azapkapı-Galata- Tophane-Beşiktaş-Ortaköy; 2) Eminönü-Babıali-Soğukçeşme-Divanyolu-Aksaray; 3) Aksaray-Samatya ve Yedikule; 4) Aksaray-Topkapı idi.*" **Yurt Ansiklopedisi,** C. 5, Anadolu Yay., 1982, s. 3838.

[1038] "*Azapkapı-Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871 tarihinde açıldı. Bu münasebetle Tophane'de düzenlenen büyük törene, hastalığı sebebiyle hazır bulunamayan Sadrazam Âli Paşa'yı temsilen Şûra-yı Devlet Reisi Kâmil Paşa başta olmak üzere, Hüseyin Avni Paşa, Edhem Paşa ve öteki devlet ileri gelenleri, yabancı ülke elçileri, ticari ve mali çevrelerden birçok zevat katılmıştı. Bunaltıcı yaz*

elektrikle hareket eden bir taşıma aracına dönüşecektir. İlk dönem mizah gazetelerinin neşredildiği, 1870-1877 yılları arasında, İstanbul'da işleyen tramvaylar da atlarla\beygirlerle çekiliyordu. İstanbulluların hayatına yeni giren bu toplu ulaşım aracının, mizah gazetelerine yansıması ise kaçınılmazdı.

3.2.2.1 "Tramvay İstanbul'da"[1039]

Tramvay, İstanbulluların hayatına yeni girmiş bir araç olduğu için, ismiyle ilgili bazı sorunları da beraberinde getirmiştir.[1040] Bu yeni taşıtın adını öğrenmekte hayli güçlük çeken halkın durumuyla alay etmek için, ilk dönem mizah gazetelerinde neşredilmiş muhavereler görülür. Bunlardan biri *İbretnümâ-yı Âlem*'de karşımıza çıkar:

> "*(...)- A kızım işte benim gibi akılsızın biri binmiş de yarım saatlik yeri ancak bir buçuk saatte gidebilmiş. İşte arabadan çıkar iken başım vay, param vay demişim de adı (paramvay) kalmış.*
> *– Aman hanım öyle değil. Herkes binip gider iken benim gibi parasız bir kadıncağız da binmek istemiş. Parasız olmaz demişler. Kadın meğer ki cerbezeli imiş. İte kaka, bir aralık girmiş çıkmış. Lakin kan tere batmış olduğundan, kadını görenler vay tere vay demişler de arabanın adı (terevay) kalmış.*"[1041]

---

sıcağına rağmen, tören alanında çok kalabalık bir halk topluluğu da birikmişti." İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti II,** Eminönü Belediyesi Yay., 2008, s. 73-74.

[1039] "*Bahçeli, bahçesiz evleri, koca koca konakları, iki yanda bir tiyatro dekoru gibi nice yıllar, bu tramvayları çevirmişti. Ve en başta dediğim gibi, çok geçmeden bu İstanbul, kendisine her konan pervaneyi ve sineği yavaşça sindiren egzotik bitki gibi, tramvayı da öylecene, benimsemiş ve özümsemişti. Başı tatsız başlayan, ama sonra akışı tatlılaşan, romantik bir hikâye, bir roman; 'İstanbul'da Tramvay.'*" Çelik Gülersoy, **Tramvay İstanbul'da**, İstanbul Kitaplığı, İstanbul, 1989, s. 10.

[1040] "*'Tram' kelimesi XVIII. yüzyıldan beri İngiliz ve Alman madenlerinde kullanılan bir terim olup, kömürlerin raylar üzerinde vagonlarla çekilmesi sistemine verilen addır. Dolayısı ile kent içi ulaşımında kullanılmak üzere yola döşeli raylar üstünde hareket eden taşıt aracına tramvay denmiştir.*" Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Ulaşımında Raylı Sisteme Geçiş: İlk Atlı Tramvay Hatlarının Yapılışı", **Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı,** Marmara Üniversitesi Yay., Ankara, 1995, s. 199.

[1041] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 30 Ağustos 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 3.

Yukarıdaki muhaverede bir yandan, bu yeni aracın ismini öğrenme çabaları ile alay edilirken, diğer yandan da tramvayın yavaşlığı ve kalabalığı söz konusu edilmiştir.

Tramvayın İstanbul'da çalışmasıyla birlikte halk, bu toplu ulaşım aracına ilgi ve merakla yaklaşmıştır. Tramvaya binenlerin, orada yaşadıklarını sürekli anlatıyor olmaları, binmeyenleri hatta bu aracı İstanbul sokaklarında hiç görmemiş olanları meraklandırıyordu. Bir kere olsun binip tecrübe etmek isteyenler ise kimi zaman tramvay diye kira arabasına binebiliyorlardı. *Letâif-i Âsâr* gazetesi, yaşlı bir hanımın başından geçenleri aktarırken, aynı zamanda İstanbullularla yeni tanışan tramvayın da durumunu gözler önüne sermiş olur. İhtiyar kadın Aksaray'a misafirliğe giderken, tramvaya bindiğini zannetmektedir. Ancak bindiği kira arabasıdır ve arabanın sürücüsü de içeride bir kadının oturduğunu fark etmemiştir. Gittiği misafirlikte, tramvayı beğenip beğenmediği sorulunca, şu cevabı verir:

> "*(Nasıl iyi değil mi hanım nine) dediklerinde kızım iyi ama talimden hem geç kalktı, hem Sultan Mehmed'e gitti. Galiba nöbet oraya imiş. Hiç bu tarafa gelmedi… gibi ihtiyâre saçmalara başlayınca, hepsi birbirlerine bakıp gülüşerek, yazık bunamış ihtiyarlık ayıp değil gibi ses çıkarmayarak ve yine lakırdıya devam ederek (Hanım nine iyi ama pek kalabalık oluyor fakat kadınlar ile erkekleri ayırmışlar ona pek hazzeyledik.) dediklerinde, kızım benden başka kimse yoktu ve olsa da oturacak yeri yoktu fakat sahîhan kadınlar ile erkekler ayrı idi. Çünkü arabacı hiç yanıma gelmedi. Daima isper yerinde idi. O hâl güzel doğrusu der demez, artık ihtiyârenin bu kelâmlarına dayanamıyor (Hanım nine siz tramvaya mı bindiniz yoksa başka bir şeye mi) diye suâl eylediler ise de hatun tramvaya bindim iddiasında bulunduğundan, ertesi günü hâne sahipleri, misâfir olan ihtiyâreye tramvayı göstereceklerini va'd ile sabah oldukta Aksaray'a dâhil ve tramvayı gördükte ihtiyâre taaccüb edip ve içine binip hânesine gelmiştir.*"[1042]

[1042] **Letâif-i Âsâr,** nr. 71, 23 Ocak 1872, 12 Zilkade 1288, 10 Kanunusani 1287, s. 1-2.

Tramvay, İstanbulluların yaşamında yeni bir araç olduğu için, heyecan ve merakla karşılanmıştır. Ancak kimi zaman, yukarıda görüldüğü gibi, yanlış anlamalara sebep olmuş ve her yönüyle İstanbul halkının gündemine oturmuştur. Üstelik, pek çok kişi, henüz görmediği halde, bu arabalara binmenin iyi bir şey olmadığı görüşündedir. *Letâif-i Âsâr,* "*Tramvay arabalarını görmedim ammâ aşk olsun binenlere.*"[1043] diyerek, bu konudaki görüşünü dile getirmiştir.

Çıngıraklı Tatar ise Fenerli bir gencin, tramvaya karşılık "hava tramvayı" projesini geliştirdiğini haber vererek, tramvay müdürünün hâlinin zor olacağını belirtir. Çünkü, şayet bu hava tramvayı gerçekleşirse, karada bulunan müdür Karapano Efendi, ağzı açık bir şekilde havaya bakakalacaktır. Günümüzde, yeni yeni proje konusu olmaya başlayan ve ileride hayata geçirilmesi düşünülen "havaray"dan, geçmişte şöyle bahsedilmiştir:

> "*Aldığımız habere göre, genç ve açıkgöz bir Fenerli tramvaya rekabet için bir nev' tramvay îcâd etmiş. Öyle ya denizde gemi yaparız, karada şimendüfer, tramvay yaparız. Yeraltında tünel yaparız, havada niçin bir şey yapmamalı? İşte o genç ve açıkgöz Fenerlinin îcâdı, havada bir tramvay yapmak imiş. Fenerliler bunun imtiyâzını aldıkları zaman elbette yalnız bir hava tramvayına kanaat etmeyerek demiryol da yaparlar. Omnibüs de işletirler. Hâsılı yeryüzünde nev-îcâd ne bulurlar ise onları havada yapacaklar fakat şuraya dikkat etmeli ki bu imtiyazı ecnebiler alıp havamızı büsbütün kesmesinler. Şimdi ben o hâli gözümün önüne getiriyorum da Karapanos Efendi'yi tramvayının rakibi hava tramvayına aşağıdan ağzını açmış bakmakta görüyorum.*"[1044]

Bahsi geçen genç Fenerlinin, bugün dahi gerçekleştirilememiş hava tramvayı projesi ne oldu bilinmez; fakat tramvayın, rakipsiz bir şekilde, yıllarca İstanbullulara hizmet

---

[1043] **Letâif-i Âsâr,** nr. 48, 21 Haziran 1872, 14 Rebiülahir 1289, 9 Haziran 1288, s. 4.
[1044] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 5, 23 Nisan 1873, 11 Nisan 1289), s. 2-3.

ettiği bir gerçektir. Üstelik, "ömrünün az kaldığına" dair tahminler yürütülmüş olsa da:

> "*Alışverişinde pek de doğru değilsin. Yirmi kuruşa sattığın bir şeyi şimdi bir paraya almazsın. Kendi menfaatin için ötekinin berikinin kafasın, kolunu, bacağını kırarsın. Bunun için adam olmayacaksın. Bir hayli beygirlerin var; fakat onlara da iyice bakmadığın için âhları üzerindedir. Eğer tuttuğun işte aklını başına alıp toplanmazsan çok çok zarar göreceksin. Nasihatimi dinle de şu arabalarını, beygirlerini, arabacılarını, fışkılarını başkalarına terk et. Çünkü batırdığın arabacı esnafının da üzerinde âhı var. Defterlerinin intizâmına merâkın yok. Eğer olaydı hesâblarında zuhûr eden açığın arabalar kadar büyük olduğunu görecektin. Ahâlinin elinden sıcacık sıcacık paraları alıp da soğucak soğucak kâğıtlar verdin. Ömrün pek az kaldı. Fakat beygirlerinin eceli daha tîz yetişip senden evvel ölecekler. 'Şirket-i Hayriye' ile iddiâ etme. Hâlini anladığın gibi toplanmaya başlarsan belki biraz ziyadece yaşarsın. Her bir şeyi öğrendin a! Bak ki işini ona göre tanzîm edesin.*"[1045]

Tiyatro gazetesinin, tramvay şirketi için açtığı bu "fal" ile, İstanbul'a yeni gelmiş olan bu toplu ulaşım aracından pek memnun kalınmadığını ve bir an evvel, ömrünün bitmesinin istendiğini görüyoruz.

3.2.2.2 Tramvay Beygirleri

Bir raylı taşıma sistemi olan tramvayın[1046], ray üzerinde hareket etmesini sağlayan unsur attır. Tramvayın en önemli unsuru olan beygirler\ atlar, ilk dönem

---

[1045] **Tiyatro,** nr. 84, 5 Nisan 1875, (11 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.

[1046] "*Rayın taşımacılıkta kullanılmaya başlanması da hayli eski bir tarihe uzanmaktadır. Özellikle maden ocaklarından çıkarılan ham madde, ray üzerinde hareket eden ve insanlar ya da atlar tarafından çekilen küçük araçlarla yüklenecekleri taşıta nakledilmekteydi. XVI. yüzyılda uygulanan bu sistemde, raylar tahtadandı. 1768 yılından itibaren ilk defa İngiltere'de olmak üzere madeni raylar kullanılmaya başlanmıştır.*" Vahdettin Engin, "Şehir İçi Ulaşımında İlk Raylı Sistem İstanbul'da Atlı Tramvay Saltanatı", **Tarih ve Medeniyet,** S. 26, Nisan 1996, s. 41.

mizah gazetelerinde, genellikle acınması gereken varlıklar olarak karşımıza çıkar.[1047] Tramvay için, Macaristan'dan özel olarak getirilen bu atların "içler acısı" halleri, mizah gazetelerince ele alınmıştır.[1048] *Letâif-i Âsâr*, tramvay arabalarının işlemelerindeki gecikmeyi, bu atların İstanbul'a alışamamalarına bağlayarak, duruma mizahi bir şekilde yaklaşır:

> "*Mesmûâta nazaran tramvay arabalarının işlemelerinin sebeb-i tehîri Macaristan'dan getirilen hayvanlara İstanbul'un âb u hevâsı yaramamış olmakla, bugünlerde keyifsizlikleri olduğu anlaşılmış ise de bazı Avrupa etibbâsı tarafından konsülto olunduktan sonra, sülük ve banyo tertîbiyle birkaç ay Büyükdere'ye tebdîl-i hevâya götürülür ise şifâyâb olacakları ve ba'dehu işlemeye başlayacakları haber verilmiştir.*"[1049]

Gazete tarafından beygirlere, insan muamelesi yapıldığını ve değer verildiğini görüyoruz. İnsanların iyileşebilmesi için yapılan bazı pratiklerin, atlar için de geçerli olduğunun belirtilmesi, tramvay beygirlerinin durumunu gözler önüne serer. Beygirlerin rahatsızlığı için çare arayan, sadece mizah gazetesi *Letâif-i Âsâr* değildir. *Letâif-i Âsâr*'ın haberine göre, dönemin ciddi gazetelerinden *Hakâyık* da beygirlerin durumuna kayıtsız kalamamış ve kendince çareler düşünmüştür: "*(...) sıhhati çâresi arîz ve amîk düşünülerek bi'l-ictimâ mevsimi değilse de biraz kan ihrâcı için bir iki*

1047 "*O tramvaylara at dayandırmak hakikaten bir mesele idi. O canım katanalar gelir, koşulur… Bir müddet, bakmakla doyulmaz. Derken zayıfladıkça zayıflar, kalça kemikleri sivrilir, koşumların değdiği yerler yara, sırtları kırbaç darbelerinden yol yol olur, göğüsleri tıkanır, kuyrukları düşer. O vakit satılığa çıkarılır ve kim bilir hangi seyyar soğancının küfelerini taşır, hangi bostanın dolabını çevirirler.*" Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", **Hayat Tarih ve Edebiyat Mecmuası,** Aralık 1978, s. 24.

1048 "*Dış ülkelerden, bilhassa Macaristan ve Avusturya'dan getirilen bu atlar, iri yarı, kadana tipindeydi. Tramvaylara koşulan at sayısı ise çalıştırıldıkları hattın düz yahut yokuşlu olmasına göre 2 ilâ 4 olarak değişir, ancak bazen bu da kâfi gelmediğinden şehrin inişli, çıkışlı yerlerinde, yokuş başlarına yapılan küçük ahırlardan takviye at almak yoluna gidilirdi. Tramvay buraya geldiği zaman kısa bir mola verilir ve yokuşun meyline göre tek veya çift at ilave olarak koşulduktan sonra yokuş çıkılırdı. Şirketin ilk kuruluş yıllarında özenle bakılan bu atlar daha sonraları, çok çalıştırıldığından, kısa zamanda yıpranmaya, iş göremez hale gelmeye başladılar. Açlıktan gözü dönmüş, aşırı çalışmaktan kemikleri çıkmış biçare hayvancıkların yokuş başlarında yokuşu çıkamayıp kapaklanmaları, sürücünün, vardacının bütün çabalarına rağmen yerlerinden kalkmayışları, devrin mizah mecmualarına konu haline geldi.*" Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 10, Kasım 1968, s. 68.

1049 **Letâif-i Âsâr,** nr. 25, 22 Haziran 1871, 5 Rebiülahir 1288, 10 Haziran 1287, s. 3-4.

ve belki birkaç boynuz çektirilmesi münasib görülmüştür."[1050] *Hakâyık* ise insanlara uygulanabilen "hacamat" tekniğini önererek, tramvay beygirlerinin durumuna çare olmaya çalışır. Tramvaylarda çalıştırılan beygirlerin bir başka sorunu da seyislerinin emirlerini algılayamayıp yanlış harekette bulunmalarıdır. Atın seyisi İngiliz olduğunda ise işler daha da karışır. *Letâif-i Âsâr,* bu durumu yine mizahi bir şekilde ele alarak, beygirlere İngilizce öğretilmesi gerektiğini savunur; çünkü atlar, İngiliz seyisin söylediği kelimeyi "hora tep" olarak algılamakta ve olmadık hareketlerde bulunmaktadırlar:

> "*(...) zâhir hayvanlar da hora tep anlıyorlar da bulunduğu noktadan ileri gitmeyip, olduğu yerde zıp zıp sıçrıyorlar. İşte onun için ya hayvanların evvel emirde İngilizce tahsil etmeleri için hayvânâta mahsûs bir mekteb küşâdı veyâhud hayvânların lisânından anlar seyis tedâriki lâzımdır ammâ dinlemezler de yapmazlar imiş. Eğer onlar lisâna âşinâ seyis tedarik etmezler ise hayvânlar da o arabaları sürüklemez.*"[1051]

Letâif-i Âsâr, beygirlerin acemiliklerine yine mizahi bir tarzda yaklaşmakta ve hayvanlara İngilizce öğretilmesi gerektiğini savunarak İngiliz seyislerle alay etmektedir.

Tramvay beygirleri, gazeteler tarafından hep acınan varlıklar olmuştur. Dar ve yokuşlu İstanbul sokaklarında, haddinden fazla yükü çekmeye çalışan bu beygirlere, İstanbullular insafla yaklaşsa da tramvay şirketinin pek insaflı olmadığı ortadadır.[1052] Tramvayın yarar ve zararlarına dair neşredilmiş bir muhaverede, bu konuya yer verilmiştir. Tramvayın insanları çamur "belâ"sından kurtardığını düşünen bir kişiye, diğerinin verdiği cevap beygirlere dairdir:

[1050] **Letâif-i Âsâr,** nr. 26, 30 Haziran 1871, 16 Rebiülahir 1288, 18 Haziran 1287, s. 4.
[1051] **Letâif-i Âsâr,** nr. 27, 8 Temmuz 1871, 19 Rebiülahir 1288, 26 Haziran 1287, s. 3.
[1052] "*Bu tramvaylara at dayandırmak mesele idi. Ağır arabaları çeke çeke ve sürücülerin tabanca gibi patlıyan kırbaçlarını yiye yiye zayıflar, çürüğe çıkarlardı.*" "Dünkü İstanbul'da Atlı Tramvaylar", **Yeni Tarih Dergisi,** S. 1, Ocak 1957, s. 31.

“*(...)- Yok efendim onlar da var ise de hani ya çamurdan insan kurtuluyor da orası zevkime gidiyor.*

–Babam sende insâfın gâliba eseri yok. Yok anlaşıldı ya yok.

-Cânım insâfım niçin olmasın parasını veriyorum a.

– Öyle değil be hayvanlara acımıyor musun? Bîçâreler o yokuşlarda ne çekiyorlar bilir misin? Senin hiç öyle hayvân olup da o koca arabayı çektiğin var mı?

-Yok ama birâder Allah göstermesin.

– Öyle ise sözünü bil de söyle. Benim yüreğim taştan değil a dayanmıyor vesselâm.

-Velâkin birâder sahîh sahîh tahammülünden dört kat ziyâde adam alıyorlar.

– Ha şöyle doğru gel. Yoksa neme lâzım, öyle muhassenât bize lâzım değil. Hamd olsun biz İslâmız. Göğsümüzde imânımız var, insâfımız var.”[1053]

Böylelikle tramvay beygirlerinin, inişli çıkışlı İstanbul sokaklarında, tahammüllerinden fazla yük çekerek aynı zamanda çile de çektiklerini söyleyebiliriz.

30 Mart 1288\ 11 Nisan 1872’de Mehmet Ali Paşa Hanı’nda, Karapano Efendi başkanlığındaki mecliste, 1871 senesinden itibaren, beş ay zarfındaki hesaplar ortaya konmuştur. Bir rapor yazılmak suretiyle, bu hesap herkese duyurulur. Raporda tramvay beygirlerine de yer verilmiştir. *Diyojen* gazetesi, rapordaki hesaptan yola çıkarak, atların pahalıya satın alındığını iddia eder:

“*Gelelim raporun hayvânca olan muhâsebâtına. Bunların 221 hayvanı olup, beher tanesi Macaristan’dan 4178 kuruş 22 paraya olarak iştirâ kılınmış. Tuhaf şey, hükûmet-i seniyye, topçu asker için Macaristan’dan mübayaa ettiği atları, beygirleri ikişer bin altışar yüz kuruşa almakta olduğu halde, bunlar gidip de dörder bin bu kadar kuruşa almakta ne mana var. Hiçbir kere hükûmet-i seniyyeden suâl yok mu? Böyle gidip körü körüne alıp da sonra niçin zarar etmeli? Hayvânâtın beheri yevmiye üç kuruş otuz iki*

[1053] **Letâif-i Âsâr,** nr. 61, 18 Aralık 1871, 7 Şevvâl 1288, 7 Aralık 1287, s. 3-4.

paralık arpa saman yemekte bulundukları cihetle sıhhat u âfiyetleri matlûb olan bir derecede imiş. Tuhaf şey, günde bu kadar arpa samanı kim yese sıhhati yerinde olmaz?"[1054]

Tramvay şirketinin, hükümete danışmadan Macaristan'dan pahalıya at satın alması, *Diyojen*'in eleştiri konusu olmuştur; çünkü devlet bile, kendisine bu kadar pahalıya at almamaktadır. Macaristan'dan getirilen bu atların ücretleri hakkında bir başka bilgi ise *Diyojen*'in 7 Ağustos 1872 tarihli nüshasında yer alır:

"*Evvelâ tramvay süvârî cenerali Karapanosoğlu'nun atları bu kadar zahmete tahammül edemediklerinden peyderpey gebermekte imişler. (Beni dinleyip de öküz koşmuş olsaydı hem bu olmaz ve hem suhûletle gider ve alaturka da olur idi.) Şimdi bu zât Macar'dan hayvân celbi için adam arıyormuş. Celb olunacak hayvanların mikdârı senevî altı binden, on iki bine kadar imiş. Yüzde on beş de komisyon veriyorlarmış.*"[1055]

Haddinden fazla yolcu taşıyan tramvayı çekmekte zorluk çeken beygirler, zayıf düşmelerinin de tesiriyle zaman içinde ölmektedirler. *Diyojen* de durumla alay etmek için, arabalara öküz koşulması gerektiğini savunur.

Diyojen, tramvay beygirlerinin zor koşullarda çalıştırıldığını ve onlara eziyet edildiğini iddia eder. Bu iddiasını, beygirlerin ağzından bir mektup yazıp, gazetede neşrederek ispatlamaya çalışır:

"*Geçende makine ve tarîk-i muâvenet ve kuvvetle hareketin suhûleti mülâhaza olunarak, tahmînen iki bin kıyye ağırlığında tasnî' olunup işletilmekte olan tramvay arabalarına bizleri koşarak, her defasında ayaklarımız titreyip ve her tüyümüzden bir çeşme cereyân ederek, ikimiz yetmiş kadar adam nakl eylediğimiz ve husûsiyle İstanbul yolunun yokuş*

[1054] **Diyojen,** nr. 110, 17 Nisan 1872, (5 Nisan 1288), s. 1-2.
[1055] **Diyojen,** nr. 126, 7 Ağustos 1872, (26 Temmuz 1288), s. 2-3.

mahallerine gelince, artık göğüs ve ayaklarımız tutmaz derecesine gelip, bir hatve yürümekten telef olmaklığımız ehven geldiği ve vâkıa bazı yokuş mahallerde iki re's arkadaş daha ilâve olunduğu inkâr olunamaz ise de derdimiz sekiz nihâyet on altı adam nakline kadar niyâb olduğumuz ve araba ve makinesinin muâvenet-i teshîliyesiyle nihâyetü'l-nihâye otuz adam nakl ettirmeye idârenin hakkı olabileceği farz olunsa bile, böyle her defasında elliden yetmişe kadar adam nakl etmekliğimiz karîben telef olmamızı müeddî olacağından, bu zulme idâre ve râkibler kâil oluyor ise de munsıfîn indinde bir veçhile tecvîz olunamayacağından tazallüm-ı hâlimizi mübeyyin işbu feryâdımızın cerîdenizle idâreye ihtârı kalem-i insâf u merhametinizden müsted'âdır.

Bende-i Tramvay-keşân-ı Bî-çâregân"[1056]

Bu mektupta, tramvayların ağzından da olsa, idârenin "insaf" yoluna girmesi istenmekte ve atlara çektirilen bu eziyetin, "zulüm"den başka bir şey olmadığı belirtilmektedir.

İstanbul'un dar sokaklarında koşturmaktan bunalmış tramvay beygirleri, geniş bir mahal bulduklarında, doyasıya koşmak için hiçbir şeyden çekinmezler. Ancak bu serbestlik, kimi zaman kazalara sebebiyet verir:

"*Bu kumpanya, hayvanlarına arpayı bolca verdiğinden ve hayvanlar da dar sokaklar arasında bunalmış kalmış olduklarından, geçen perşembe günü kumpanya arabalarından biri Yunan sefâreti sandıkkârını Beyoğlu'ndan Arnavutköyü'nde kâin Yunan sefârethânesine götürürken, Kuruçeşme arkasından denizi gördüğü gibi, bîçâre hayvân çoktan beri hasret olduğu öyle bir vâsi' meydânda ağız tadıyla serbestçe koşmak üzere arabayı denize uğratmış.*"[1057]

[1056] **Diyojen,** nr. 168, 7 Aralık 1872, (25 Teşrinisani 1288), s. 4.
[1057] **Hayâl,** nr. 15, 24 Aralık 1873, (12 Kanunuevvel 1289), s. 2-3.

Hayâl gazetesinin, yaşanan bu tramvay kazasını, beygirlerin dar sokaklardan bunalmış olmasına bağlaması, gayet manidardır.

Tramvay idaresinin ölen atları denize atıyor olması, gazeteler tarafından alay konusu edilmiştir. *Hayâl*, ölü atları denize atmak yerine, etinden pastırma yapılması gerektiğini, mizahi bir şekilde dile getirir:

> "*-Eğer idârede iş bilir bir adam olsa geberen beygirleri denize atmazlardı. Öyle beygir ölülerinin denize atıldığını halk görür de tramvay hissesine rağbet eder mi?*
> *-İyi ama birâder ne yapsınlar?*
> *-Pastırma yapsınlar birâder pastırma.*
> *–Karagöz beygir ölüsünden pastırma olur mu?*
> *– Niçin olmaz? Kır at pastırması yok mu? Hani Rumeli'den arabalarla Karagümrük'e getirmezler mi? Husûsiyle Paris'te at eti yemek son modadır. Yapsınlar da burada sürülmezse oraya göndersinler.*
> *–Vâkıâ hakkın var. Bak ben orasını düşünemedim.*"[1058]

Bir yandan, idarenin ölü atları denize atmaları ele alınırken, diğer yandan tramvay şirketinde çalışan beygirlerin, yorgunluktan ve fazla iş görmekten, teker teker ölmelerine dikkat çekilmiştir. Bu ölümlerin sebeplerinden biri, atlara çok az yem veriliyor olmasıdır. *Tiyatro* gazetesi, "Dünyanın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler" başlıklı yazısında, alâmetler arasında, tramvay beygirlerine de yer verir: "*Tramvay şirketinin beygirlere saman yedirmeye başlaması.*"[1059], bu işaretlerden biri olarak görülür. *Şafak* ise tramvay şirketinin kimi zaman hayvanlara "mükâfât" verdiğinden bahsederek, duruma farklı bir açıdan yaklaşır: "*Geçen gün Bayezid'e giden tramvayın birinde bağlı olan hayvanların gayretleri meşhûd olmasıyla idâre*

[1058] **Hayâl,** nr. 20, 10 Ocak 1874, (29 Kanunuevvel 1289), s. 2.
[1059] **Tiyatro,** nr. 10, 2 Mayıs 1874, (20 Nisan 1290), s. 3.

tarafından birer avuç arpa mükâfât olunmuştur."[1060] İdarenin bu tutumuyla alay etmek için, *Latife* gazetesi şöyle bir yazı neşreder:

> "*Kımıldanmaya asla mecali olmayan tramvay beygirlerinin sinirlerine biraz kuvvet vermek ve semizlendirmek için, idârenin kemâl-i merhametinden olmak üzere, bundan böyle haftada bir avuç arpa verileceği ve bundan dolayı beygirler tarafından idareye bir teşekkürnâme takdîm kılınacağı tramvay bayraktarlarından işitilmiştir.*"[1061]

Beygirlere bundan sonra "haftada bir avuç arpa" verileceğinin duyurulması ve bunun sanki yeterliymiş gibi sunulması, tamamen gazetenin idareyi eleştirmek maksadıyla aldığı bir tavırdır. Hayvanlara fazla iş yaptırılması ve onların aç bırakılmasına dair, yine aynı gazetede neşredilmiş başka bir mizahi yazıda ise şunlara yer verilir:

> "*Geçende tramvay arabaları beygirlerinden birisi arabaya koşulmaktan yorulmuş ve yoksa açlık canına kâr etmiş olmasından mıdır nedir yularıyla çırçıplak Sirkeci İskelesi Caddesi'ne gelerek şuna buna hâlinden şikâyet ettiğini söylüyorlar.*"[1062]

Tramvay beygirlerinin ne duruma düştüğünü anlatmak isteyen bu yazıyla, bir yandan mizah yapılırken, diğer yandan da olumsuz bir eleştiri yapılmış olur.

Latife'nin neşrettiği bir başka mizâhî haber ise tramvay beygirlerinin kimi zaman adım şaşırıp, arabayı yoldan çıkartmalarıyla ilgilidir:

> "*Tramvay arabalarının beygirleri bazı kere adım almayı şaşırıp arabalar hattan dışarı çıktığından, bademâ beygirler ayaklarını doğru atmak üzere,*

[1060] **Şafak,** nr. 21, 27 Haziran 1874, 15 Haziran 1290, 13 Cemaziyelevvel 1291, s.1
[1061] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 2.
[1062] **Latife,** nr. 20, 29 Ekim 1874, 19 Ramazan 1291, 17 Teşrinievvel 1290, s. 2.

haftada bir falakaya çekilmek için tramvay şirketiyle Letâif-i Âsâr gazetesi beyninde bir mukâvele olunacağını söylüyorlar."[1063]

Latife, burada tramvay şirketinin acımasızlığı eleştirmenin yanı sıra, rakibi olan *Letâif-i Âsâr*'a da göndermede bulunmuştur.

Tiyatro gazetesi ise "Çingene Falı" başlıklı yazısında, tramvay beygirlerinin aç bırakılmalarını ele alır ve geleceğe dair tahminde bulunur: "*Tramvay idâresinin beygirleri arpa yüzü görüp semizleyecek!*"[1064] *Meddah*'ın tahmini de aynı doğrultudadır: "*Bir gün tramvay idaresi beygirlerin yemini ellişer dirheme çıkardığını ilân edecek ama kimse görmeyecek…*"[1065] Ancak, mizah gazetelerine göre bu tahminlerin hiçbiri çıkmayacaktır ve idare bildiğini okumaya devam edecektir.

Hayâl'in dikkatini çeken noktalardan biri ise son zamanlarda, tramvay beygirlerinin ayaklarına çul geçiriliyor olmasıdır. Gazeteye gönderildiği belirtilen bir varakada dile getirilen bu konuya, *Hayâl*'in yaklaşımı hayli ilginçtir:

"*Bugünlerde tramvay şirketi idâresinde bulunan arabaların hayvanları ayaklarında çul sarılı olarak kullanıldığı görülüyor. Acaba bu tedbir ya hayvanların nallarının veyahud kaldırımların eskimemeleri için bir tasarruftan nâşî midir? Nedir?.. Hâsılı ben bir mana veremedim.*

KARAGÖZ

Şimdi asrımız medenî olduğundan medenî idarelerinin memurları kundura giyip de ötekilerin çorap giymemeleri ayıptır da…"[1066]

Tramvay beygirlerinin ayaklarına neden çul geçirildiği bilinmemekle beraber, bunun gazete tarafından "medenîlikle" ilişkilendirilmesi, mizahi bir yaklaşımın sonucudur.

[1063] **Latife,** nr. 23, 19 Kasım 1874, 10 Şevval 1291, 7 Teşrinisani 1290, s. 2-3.
[1064] **Tiyatro,** nr. 68, 12 Şubat 1875, (31 Kanunusani 1290), s. 1-2.
[1065] **Meddah,** nr. 12, 1 Nisan 1875, (24 Safer 1292), s. 3.
[1066] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 4.

Atların güç koşullar altında çalıştığını bilen İstanbullular, onları yük çekerken değil de çayırlarda koştururken görmek isterler; çünkü hayvanın doğasında bu vardır. *Hayâl* gazetesi, "Acaba Allah Bize Gösterecek mi?" başlığını taşıyan yazıda, bu beygirler için şu cümleyi kurar: "*Tramvay beygirlerinin çayıra çıktığını.*"[1067] Cümlenin sonuna, başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, gazetenin bu konuda pek de ümitli olmadığını görürüz.

3.2.2.3 Tramvay Yolları

Bugün nasıl en ufak bir yağmur yağmasında İstanbul trafiği kilitleniyorsa, 1870'li yılların İstanbul'unda da yağmur, beraberinde sorunları getiriyordu. Yağmur yağdıktan sonra, tramvay yollarının su ve kum ile dolmasından ötürü, beygirler gitmemekte ve tramvay işlemez duruma gelmektedir. Her zamanki gibi, sıkıntıyı çeken ise yolculardır:

> "*(...) Şimdi ise arabaya binmeli yan gelip safâya bakmalı. Lâkin o kadar uzun yolda da araba içinde insanın canı sıkılıyor derseniz, her vakit öyle safâda olmaz ya, bazı da geçen akşam olduğu gibi yağmur yağar. Yollar su ile kum ile dolar. Bîçâre yolcular arabalarda kalır, beygirler gitmez, vakit geç olur, herkes iner, iki tarafı güzel güzel seyr ü temâşâ ederek safâ-yı hâtır ile evlerine dâhil olur. Doğrusu ayak-ı beşer ki safâya hiç diyecek yoktur. İllâ ayağında nasır olanlar, bu safâya doyamazlar. Safanın biri de gider iken arabayı, çıkar iken birbirini itmek, yokuş mahallerde tiremola ile gitmek, yağmurlu havalarda yol ortasında kalmak, yayanca eve gitmek, bîhûde paracıkları vermek, üzülmek, bozulmak daha neler daha neler.*"[1068]

Gazete, yolcuların çektiği çileyi, birer "safâ" olarak göstererek, tramvay idaresini mizahi bir dille eleştirmiş olur.

[1067] **Hayâl,** nr. 264, 4 Temmuz 1876, (22 Haziran 1292), s. 3.
[1068] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 25, 9 Eylül 1871, 25 Cemaziyelahir 1288, 28 Ağustos 1287, s. 3-4.

Mizah gazetelerinin ele aldığı konulardan biri de yeni açılan tramvay yollarıdır.[1069] Bu yolların yapımı sırasında İstanbullulara yaşatılan sıkıntılardan bahseden gazeteler, tramvay şirketini kendilerince uyarma gereği duyarlar. Çünkü gerekli önlem alınmazsa, yol sorunlarının çözülemez bir duruma girmesinden endişelidirler. Bu gazetelerden bir tanesi ise *Letâif-i Âsâr*'dır. "Tramvay Şirketine İhtâr" başlığını taşıyan yazıda şunlara değinilmiştir:

> "*(...) bu defa on beş günden mütecâviz tanzîm olunan Koska tarîkinin yeniden bir buçuk iki arşın derinliğinde hafr ve taşları toprakları miskal kamışı gibi etrâfına dizilip dekâkini sedd ü bend ettiği ve mevsim-i şitânın hulûlü ise takarrüb ettiğinden ileride yağmurdan hâsıl olan seylden bir dere belki atılan müzahrefâttan bir kârîz heyetini tutacağı ve bu ise aceze-i kesânın ahz u itâ ve mürûr ve ubûruna mâni ve bir nev' ahâliyi iz'ac demek olacağı emr-i bedîhî olduğundan, hulûlü mütekarrib olan mevsim-i şitâ takarrüb etmeden bir an evvel tanzîm ve ikmâli husûsuna himmet olunması(...)*"[1070]

Tramvay şirketi kendisine yol yapmak isterken, etrafındaki dükkânları ve yoldan gelip geçenleri rahatsız etmektedir; fakat yaptığının bilincinde değildir. *Letâif-i Âsâr* ise kendince şirketi uyararak, durumun ciddiyetini anlatmak ister.

Tramvay şirketinin başında bulunan müdür Karapano Efendi, tramvay hatlarının bir an önce bitirilip hizmete girmesini arzulamaktadır; çünkü gelirinin artmasını ister.[1071] Bu konuda, şirket işçilerini ciddi bir şekilde uyarmış olacak ki *İbretnümâ-yı Âlem*'de şu cümle ile karşılaşırız:

[1069] "*Şirket yöneticileri, çalışmaya başladıkları gün, karşılarına büyük bir engel dikiliverdi. Bu engel, hatların döşeneceği yolların Arnavut kaldırımı olmasıydı. Ray döşenmesini çok güçleştiren, hemen hemen imkânsız kılan bu engeli ortadan kaldırmak için önce güzergâhtaki cadde ve sokaklar baştan başa kazıldı, hatlarla beraber parke taşı döşenerek muntazam hale getirildi. İstanbul, böylece tramvay sayesinde muntazam döşeli yollara kavuşmuş oluyordu.*" Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 10, Kasım 1968, s. 68.

[1070] **Letâif-i Âsâr,** nr. 36, 11 Eylül 1871, 21 Cemaziyelahir 1288, 27 Ağustos 1287, s. 3.

[1071] "*Çalışmalar planlanan süreden sekiz ay önce bitirilmişti. Bu neticenin alınmasında şüphesiz, tramvayın işlemeye başladığı ilk andan itibaren iyi gelir getirmesi önemli bir rol oynamıştı. Hatları ne*

"*Tramvay şirketi müdürünün verdiği o emr-i şedîdeye ittibâen, amele 'El benim elim değil, ırgat Ferhat'ın elidir.' efsûnunu çekerek, cân-ı yürekten ikmâline kadar çabalayacak.*" [1072]

Gazetenin tahmini çıkacak ve şirket, söz verdiği hatları hızlı bir şekilde hizmete sokacaktır. Ancak, bu yol yapımı sırasında idare, tedbirsiz davranarak İstanbulluları fazlasıyla rahatsız etmiştir. Bir İstanbullunun ağzından yazılmış ve *İbretnümâ-yı Âlem*'de neşredilmiş varakada, bu sıkıntılara şöyle yer verilir:

"*Tramvayın İstanbul sokaklarındaki yıkıntıları, döküntüleri yollar yapıldıkça nazar-ı ehemmiyetten düşüyor yani sokağımız çamur içinde ve dükkânlarımız aşağıda yahut yukarıda kaldı ise de bari tramvay tarîki vücûda geldi denir. Lâkin, bu yıkıntılardan ve çerçöpten yeni kurtulmuş olan Beşiktaş Caddesi'ne bir yol daha yapacağım diyerek bir kat daha çamurlar içinde bırakıp, tarîkin de îmâli nizâmî dâhilinde olmadığından geri kalmış iken, sokağın hâlâ o hâlde bırakılması tesellisiz bir sıkıntıdır. Lutfen, şurasının tathîrini bu idârenin memurlarına gazeteniz vâsıtasıyla ihtârı ricâ ederim.*"[1073]

Gazete, bu varakadan yola çıkarak, tramvay şirketini uyarma gereği duyar. İdarenin, İstanbul sokaklarını "çamur deryasına" dönüştürmeye ve insanları da "taşlar üzerinde keklik gibi seke seke yürütmeye" hakkı olmadığını ifade eder.

Tramvay şirketi, arabalarının geçebilmesi için özel bir yol yapmıştır, ancak yolun dışında kalan insanlar, tehlike altındadırlar. Çünkü, dar sokaklarda işlemeye çalışan atlı tramvaylar, her ne kadar kendi yollarından gidiyor olsalar da, yolun dışında kalan insanlara geçecek yer bırakmazlar. Tramvayın geçişi sırasında, şayet oradan gelip geçenler kımıldayacak, hareket edecek olurlarsa, ezilme tehlikesi ile

---

kadar erken bitirirse gelirinin o kadar artacağını düşünen tramvay şirketi bu konuda acele etmişti." Vahdettin Engin, "Galata-Şişli Atlı Tramvay Hattının Yapılması", **Türklük Araştırmaları Dergisi,** S. 19, Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, 2008, s. 365.

[1072] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 12, 13 Eylül 1871, 28 Cemaziyelahir 1288, 1 Eylül 1287, s. 1-2.

[1073] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 24, 18 Ekim 1871, 3 Şaban 1288, 6 Teşrinievvel 1287, s. 2.

karşı karşıya kalırlar. Bu durum ise tramvay yollarının ne kadar elverişsiz olduğunun bir göstergesidir:

> "*Fakat şirket akıllı imiş. Zîrâ tramvaya bir yol yaptı. O yolun hâricine çıkamayıp başka yere kımıldanmayarak onunla beraber aynı öbür yol mevcûdiyeti için marrîn ve âbirîn dahi kımıldanamayacak. Böyle idare nerede var ve olabilir ki bir yol masarifiyle iki tarafın hareketine mâni' olsun çünkü Hamidiye'de eczâcıların önünde olan caddede tramvay geçerken kımıldanmamak şarttır. Zîrâ kımıldanılsa ya sen yahud yanında sıkışmış olan zât çiğnenir.*"[1074]

Geniş caddelerde çalışması gereken tramvay, İstanbul'un dar sokaklarında işleyince, beraberinde bu tip sorunları da getirebiliyordu.

Letâif-i Âsâr, bozuk tramvay yollarından yakındığı bir yazısında ise bilethane yapmak için yolun her tarafını tıkayarak, geleni geçeni rahatsız eden tramvay şirketini eleştirir:

> "*Arabalara dikkat, müşterilere dikkat, biletlere dikkat, paralara dikkat. Yollar bozuk, oraya dikkat yok. Aksaray'da yapamadıkları bilethanenin yıkıntıları yolun dört ağzını kapamış, halk gece ve gündüz taciz oluyor, buna da dikkat yok. Hâsılı dikkat kendi menfaatlerine var, başka bir şeye yok...*"[1075]

Tramvay şirketinin bu umursamazlığı, ahaliyi rahatsız ettiği için gazeteler, söz konusu sorunları yansıtma görevini üstlenmiştir.

[1074] **Letâif-i Âsâr,** nr. 65, 2 Ocak 1872, 21 Şevval 1288, 21 Kanunuevvel 1287, s. 2-3.
[1075] **Letâif-i Âsâr,** nr. 92, 16 Nisan 1872, 7 Safer 1289, 3 Nisan 1288, s. 2.

Dar tramvay yolları da gazetelerin sıklıkla dile getirdiği konular arasında yer alır. *Çıngıraklı Tatar*'da neşredilmiş ve bir İstanbullu ağzından yazılmış varakada, tramvay müşterisi yolculuk sırasında yaşadıklarını şöyle anlatır:

> "*Küçük Langa Caddesi'nden giderken, kolumu tramvayın penceresine dayamıştım. Dirseğimin ucu iki parmak kadar dışarı çıkmış. Bir de birdenbire dirseğime bir şey çarptı. Sıçradım, baktım meğer bir evin kapısının halkası imiş. Kendi kendime yolun bir tarafı amma darmış ha, hele bir de öte tarafa bakmak üzere iken alnım bir dükkânın derkine vurdu. Acaba burası boğaz mıdır nedir diye dikkat ettim. Ta Yedikule'ye kadar caddeyi o hâlde gördüm.*"[1076]

İstanbullunun bu şikâyetine, *Çıngıraklı Tatar*'ın verdiği cevap ise hayli ilginç ve alay yüklüdür. Tramvay şirketinin, ne yapsa bir türlü halka yaranamadığını belirten gazete, evlerin kapısının önüne bile değil, ta eşiğine kadar tramvay götürmüş bir idareye, haksızlık yapıldığını söyleyerek ince bir göndermede bulunur.

Tramvay yetkililerine ince göndermelerde bulunan gazetelerden biri de *Letâif-i Âsâr*'dır. İdare mühendislerinin, tramvay yolu yapmak isterken yol açtıkları meseleler alaylı bir dille ele alınmış ve şirketin Derûn-ı Köprü idaresi ile rekâbet halinde olduğu dile getirilmiştir:

> "*Tramvay idaresi mühendislerinin semere-i mahâreti olmak üzere Yusufpaşa Caddesi'nde Tevekkül Hamamı önünde Taşkasap'a giden tarîkin fenne muvâfık sûrette tanzîm ü tesviye olunmasından dolayı geçenki yağmurlarda yirmi mil terbînde bir göl hâsıl olmuş olduğundan, yayan gidenleri tehlikeden vâreste kılmak için Tevekkül Hamamı önünden, Taşkasap'a işlemek üzere idârenin Avrupa'ya altmış beygir kuvvetinde altı kıta vapur sipariş olunduğu*

[1076] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 11, 14 Mayıs 1873, (2 Mayıs 1289), s. 2.

ve sahîh ise tramvayın bu sûrette Derûn-ı Köprü vapurlarına her hâlde rekâbet edebileceği makâm-ı teşekkürde îlân olur.”[1077]

Mühendislerin yanlış hesapları yüzünden, küçük bir göl haline gelen yolun durumundan yola çıkarak, bu yolda vapur işletileceğinin haber verilmesi, gazetenin mizâhî eleştirisinin boyutunu ortaya koyar.

Tramvay idaresinin aldırmaz bir şekilde davranması ve gelen şikâyetlere kulak asmaması, gazetelerin şaşırdığı bir durumdur. Ancak, *Hayâl* gazetesinin belirttiğine göre, kimsenin söz dinletemediği bu şirketin hakkından gelen kişiler bulunmaktadır. Tramvay yollarının bozukluğundan bahseden bir yazıda, bu kişilerin kimler olduğu açıklanır:

“*Aksaray'dan Langa'ya dönecek mahalde sokak âdetâ yağmur sularının birikmesinden deniz hâline girdiğinden, orada bulunan bir kadınlar hamamı usta ve natırları, tramvay çubuklarının üstüne doğru tahtalar uzatıp, bir iki saat sokağın bir yakasından öbür yakasına adam geçirmiş ve tramvayın geçmesine ellerinde sopalar ile mümânaat eylemişlerdir. Şimdi bütün Samatya ahalisi şu idareye söz anlatamayıp da iki üç kadının bir iki saat tramvayı geçmekten men edişine kuzum Karagözüm sen ne dersin?*”[1078]

Tramvay yollarının yapıldığı yerler, o kadar biçimsizdir ki yağmur yağdığı vakit, küçük bir göl haline gelebilmektedir. Gazete, yukarıdaki ironik hadiseyi aktararak, idarenin umursamazlığını dile getirmiş olur.

Tramvay yollarının darlığından şikâyet eden ve “keşke” diyen bir cümle ise *Hayâl*'in 19 Ağustos 1875 tarihli nüshasında görülür. “Olsa İdi” başlığını taşıyan yazıda, tramvay hakkında şu cümle kurulmuştur: “*Tramvay şirketinin arabaları*

[1077] **Letâif-i Âsâr,** nr. 3, 8 Aralık 1874, 26 Teşrinisani 1290, 29 Şevval 1291, s. 19.
[1078] **Hayâl,** nr. 132, 9 Ocak 1875, (28 Kanunuevvel 1290), s. 1-2.

dolaşmak için köprünün iki başında geniş ovalar."[1079] Cümlenin sonuna, "Olsa idi." İfadesini getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar. *Çaylak* gazetesine göre ise yolların düzenlenebilmesi için, tramvay şirketinin "batması" gerekmektedir. "Çoktan Vazgeçtik" başlığını taşıyan metinde, şöyle bir cümle kurumuştur. "*Tramvay bütün bütün batacak da yollar tanzîm olunacak ümîdiyle yaşamaktan.*", çoktan vazgeçtik diyerek umutsuzluğunu dile getirir.

3.2.2.4 Tramvay Kazaları[1080]

Tramvayın işlemeye başlamasıyla beraber, "çiğnenme" hadiseleri de beraberinde gelir. Tramvay tarafından ezilenlerin başını ise köpekler çeker.[1081] İstanbul köpeklerinin pek çoğunu "telef etmeye" başlayan tramvay, gazeteler tarafından endişe ve korkuyla karşılanır. Çünkü bu araç, "köpeklerin kolerası" haline gelmiştir:

> "*Lakin bize kalır ise buna tramvay demeden ise (Kolera dö Kilâb) dense daha münasib olacak, çünkü zavallı köpeklerin beş on tanesini çiğnemiş.*

1079 **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.

1080 "*İstanbulluların hayatında yeni ve aynı zamanda yabancı bir ulaşım aracı olarak yerini alan bu taşıtın hizmete girmesiyle beraber- insanların henüz yeteri kadar alışkanlık kazanamamaları gibi nedenlerle- kazalar da görülmeye başlanmıştı. Her ne kadar tramvay şirketi vardacılar istihdam etmekte idiyse de, zaman zaman kazaların meydana gelmesi önlenemiyordu. Tramvayın neden olduğu ilk ölümlü kaza, işlemeye başlamasından bir ay bile geçmeden 26 Ağustos 1871 Cumartesi günü meydana geldi. Karaköy durağı yakınlarındaki kazada, Simeon isimli bir Hırvat, aracın altında kalarak can verdi. Görgü tanıklarının anlattıklarına göre, yan yoldan gelerek tramvay hattını geçmek isteyen Simeon, yaklaşan tramvayı görmesine rağmen, aniden rayları geçmeye kalkışmış, vatmanın bütün hızıyla çanı çalarak ikaz etmesine rağmen geri dönmeyince, önce atların ayakları altında kalmış sonra da tekerleklerin üzerinden geçmesiyle can vermişti. Ölümle sonuçlanan diğer bir kaza, Beşiktaş-Ortaköy hattında meydana gelmişti. Saray hizmetkârlarından bazıları, tramvay Çırağan Sarayı önünden geçerken atlayarak binmeyi alışkanlık haline getirmişlerdi. Aynı şeyi yapmak isteyen küçük bir zenci çocuğu, tramvaya binmek için yanlış adım atıp rayların üzerine düşmüş ve ikiye bölünmüştü. Bunun üzerine infiale kapılan saray hizmetkârları vatman ve vardacıyı bir hayli tartaklamışlar ve mesele zabıtaya intikal etmişti. Davutpaşa'da meydana gelen bir başka ölümlü kaza sonucunda ise mahalle sakinleri tramvayı yoldan alıkoymuş, ancak güvenlik güçlerinin müdahelesiyle insanlar sakinleştirilebilmişti.*" Vahdettin Engin, "İstanbul'da Atlı Tramvay Günleri Hareket, Her 10 Dakikada Bir…", **Popüler Tarih,** S. 5, Ekim 2000, s. 37.

1081 "*Vakit olurdu ki, gözleri yaşarmış, zembili omzunda bir çarşılının yanındaki ile: -Bizim evin önünde yatan Karabaş yok mu, hani sen seversin… _Ey!... –Dün tramvay çenesini ikiye biçmesin mi? – Deme!.. Sonra?.. – Sonra, zavallı hayvan… Bağıra bağıra gitti!... – Vah! Vah!... O kadar acıdım ki… Konuşmasına canlar dayanmazdı.*" Ahmed Râsim, **Eşkâl-i Zamân,** Haz. Orhan Şaik Gökyay, Millî Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul, 1969, s. 6.

Eğer tarîk ilerler ve İstanbul'un her tarafında işlemeye başlar ise sokaklarda köpek kalmayacak. İşte bunun için işbu fıkranın bâlâsına müjde unvânını yazdık. Bir zaman köpeklerin def'i için gazeteler vâsıtasıyla ne kadar gürültüler edildi. İşte şimdi tramvaylar bu hizmeti taahhüd ediyor. Yakında köpeklerden bir nişâne bile kalmayacak. Lakin bu da öyle çarçabuk olamayıp tramvayların germiyyetle işlemesine mütevakkıftır.

(Tramvay yoluna can verse eğer köpekler
Sonra çarşı ile pazarı aceb kim bekler)[1082]

Yukarıda bahsi geçen yazı, "Müjde Müjde Ey Ahali Müjdeler Sad Müjdeler" başlığını taşır. Bunun sebebi, köpeklerin rahatsızlığından usanan halka, artık tramvaylar sayesinde İstanbul'da köpek kalmayacağını müjdelemektir.

Tramvay, sadece köpekleri değil, insanları da "çiğnemeye" başlamıştır. Onun bu kusurunu ve duyulan endişeyi dile getirmek için, *İbretnümâ-yı Âlem*'de şu varakaya yer verilir:

"*Bunca zamandır ki arzukeş olduğumuz (tramvay) şirketinin muhassenâtını saya saya bitiremediğimiz hâlde, geçen cumartesi akşamüstü, alabildiğine gelir iken bir de Lehli bîçâre yol üzerinde bulunur. Herif de düdüğünü öttüremez. (Öttürür ya.) Hemen bîçâre Lehlinin üzerinden geçer geçmez merkum dahi dünyadan geçer gider. Rahatı bulur. Lâkin bâkîde kalanlar rahatsızlıkları, sızlanmaları, ağlamaları benim dahi rikkatimi celb etmiş olduğundan, doğrusu ya şu mektubumu hemân kâmilen ağlayarak yazdım desem pek de mübalağa etmem. Zîrâ biz bunun köpek kolerası olduğuna inanmış ve gözümüz ile görmüş idik. Fakat bu illet-i müdhişe giderek insanlara da sirayet edeceği hâtırımıza bile gelmez iken şu kazâ-yı nâgehânî*

[1082] **Letâif-i Âsâr,** nr. 26, 5 Temmuz 1871, 16 Rebiülahir 1288, 23 Haziran 1287, s. 1.

bendenizi mütehayyir kıldı. Allah ıslâh eyleye. Bugün bana ise yarın sanadır. Nasihat değildir. Murâdımız ancak ricâdır.”[1083]

Yukarıda bahsi geçen Lehlinin, tramvay tarafından öldürülmesine *Diyojen* de kayıtsız kalamaz ve mizahi bir dille de olsa şu değerlendirmeye gider:

“*Hah! İşte tramvay şimdi kumpanya saffetini haiz olmaya başladı. Biz şirketleri, kumpanyaları yeni görüyor değiliz ya. Hiç adam öldürmedik kumpanya olur mu? Şirket-i Hayriye'yi görmüyor musunuz? Yoksa bu şirketten pespâye mi, elbet değildir. Şirket deryâya hükmederse, kara kazâsına tramvay hâkimdir. İşte bir Lehliyi telef etmiş. Vah vah yazık olmuş, acıdık ammâ tramvaya da hak verdik. Öyle ya tramvay bu adamı bîhûdedir diye mahsus arayıp öldürmedi ya. Ona ber-telef edecek adam lâzım hangi milletten olursa olsun. İşte bizim geçenki Terakki bendinden bazıları bir şey anlayamamışlar. İşte onun manası budur. Bir ihtirâın tesisi, niceleri kurban eder.*”[1084]

Gazetenin, ölen kişinin ardından, bu kadar rahat konuşmasının asıl nedeni ise tramvay şirketi ile alay etmektir. Arabaların dörtnala koşulması yüzünden yaşanan “ezilme ve çiğnenmelere” dair bir karikatür ise *Diyojen*'in 121. nüshasında görülür. 25 Mayıs 1872 tarihli karikatür aşağıdaki gibidir. Altında ise şu imalı cümle yazar: “*Güya pay-i taht ile havalisi beyninde intikâlâtı kolaylaştırmak pek elzem imiş.*”



1083 **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 30 Ağustos 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 3.
1084 **Diyojen,** nr. 46, 2 Eylül 1871, (21 Ağustos 1287), s. 3.

Resim-68 Diyojen, nr. 121, 25 Mayıs 1872, (13 Mayıs 1288), s. 4.

Gazetelerce "belâlar mübâreği" olarak görülen tramvay, İstanbulluların hayatına girince çeşitli tehlikeleri de beraberinde getirir. Öyle ki çoğu semt ahalisi, tramvayın yol açabileceği tehlikeleri sezdiklerinden, bu aracın kendi yörelerinde işlemesini istemezler. Dar olan İstanbul sokakları, böyle bir aracı kaldırabilecek durumda değildir:

> "*O bizim dar sokaklarımızdan o geniş arabanın gelip gitmesi ne kadar müşküldür. Ekseri mahallerinde iniş yokuş olduğundan şimdi o müfret araba alabildiğine yokuştan aşağı doğru yıldırım gibi gelirken, onun önüne kim durabilir ve kim kaçıp kurtulabilir. Hemân Allah kazâsından ve buraya ayak basmasından esirgesin.*"[1085]

Sadece sokakların darlığı değil, inişli çıkışlı olması da insanları rahatsız etmekte ve tramvay konusunda haklı olarak endişelendirmektedir.[1086] Yokuşlu yollarda ilerlemeye çalışan tramvay beygirlerine yardımcı olmak içinse, özel personeller temin edilmiştir.[1087]

Tramvayın "adam çiğneme", bacak ezme" hadiseleri o kadar artar ki dönemin mizah gazeteleri, hayâlî kurallardan yola çıkarak, bu kazaları ele alır. *İbertnümâ-yı*

[1085] **Letâif-i Âsâr,** nr. 38, 21 Eylül 1871, 7 Recep 1288, 9 Eylül 1287, s. 2-3.

[1086] "*Ancak tramvayın, Avrupa'nın nispeten 'engebesiz' kentlerinin 'düz ve geniş' caddelerinde, konulmuş, 'kurallara bağlı' insanları taşımak üzere tasarlanmış bu aracın, bizde 'kurallara bağlı' olmayı sevmeyen insan tarafından 'yedi tepeli' engebeli kentin 'daracık ve kıvrımlı' sokaklarında kullanılması pek de o kadar kolay olmadı. Ortaköy- Bebek hattında iki katlı arabalar dolaşabilirken Soğukçeşme Sokağı'nda tek katlı arabaya yedek at bağlama zorunluluğu doğuyordu. Bir de bunlara, 'her işaret edeni arabaya alma' gibi zorunluluklar ve 'istenilen yerde arabadan inme' gibi kolaylıklar eklenince ulaşım iyice arapsaçına dönüyordu, kuşkusuz.*" Tunca Varış, "Oyuncuları Değişse de Değişmeyen Konusuyla Süregelen Tiyatro… Atlı Tramvaydan Günümüze", **Toplumsal Tarih,** S. 24, Aralık 1995, s. 31.

[1087] "*Diğer Avrupa kentleri gibi düzgün olmayan fiziksel coğrafyası ile İstanbul'da tramvayın yokuşlardan bir atla çıkması mümkün olmadığından bazı yokuşlu bölgelerde ahırlar kurulmuş ve seyisler görevlendirilmişti. Diğer 'yokuş personeli' ise yedekçiydi.*" Cem Ermence, "İstanbul Tramvayında Sınıf ve Kimlik (1871-1922), **Toplumsal Tarih,** S. 93, Eylül 2001, s. 9.

Âlem'de belirtildiğine göre, tramvaya ezdiği her adam için, belli bir ceza uygulanacaktır:

> "*Aferin tramvay işte geçen günü de adam cinsinden birinin bacaklarını ezmişsin. Göreyim seni şu Şirket'ten geri kalma. Şimdi müşterilerimizden bunu okuyan, birdenbire tramvayın adam çiğnediğini tahsîn ediyoruz diye canı sıkılacaktır. Lakin bunun sebebini bilseler, onlar da bizimle âferîne müşterek olur. Çünkü mesmûâta nazaran, tramvay bir adam çiğnediği hâlde, imtiyâzının on senesi tenzîl edilecekmiş. Şimdiye kadar bu ayakları ezilen adamdan başka, tramvayın çiğnediği bizim bildiğimiz dört adam oluyor. Demek ki bunun imtiyazı yüz sene ise senenin kırkı gitti. Bu seferki bîçâre adamcağızın ayaklarını da hesâba dâhil edelim. Pazarlık bu ya dokuz sene.*"[1088]

Aslında, tramvay şirketinin imtiyaz süresi kırk yıldır. Gazetenin ileri sürdüğü kuralın bir an için doğruluğunu kabul edersek, zaten şirket, "dört adam çiğneyerek" imtiyaz müddetini doldurmuş olur.

Tramvay, bir taraftan "adam çiğnerken", diğer taraftan da köpek "telef etmeye" devam etmektedir. Gerçi tramvay, bu köpek ölümlerini engellemek için düdük kullanmaktadır. Ancak *İbretnümâ-yı Âlem*'e göre, köpeklerin düdük sesinden anlaması imkânsızdır:

> "*Tramvay nasılsa insanların helâkini istemediğinden veyahut istemediklerinden mûcib-i intibâh olmak üzere kendini mesuliyetten kurtarır bir düdük îcâd etti. Bunun intibâha kifâyet edip etmeyeceğine dâir tatvîl-i makâl etmeyelim. Çünkü sadedin hâricine çıkmak lâzım gelir. Asıl lâzım olan bu düdükle köpeklerin anlayıp anlamamasına bir işâret olabilir mi? Olamayacağına şimdiye kadar telef ettiği kelblerin lâşeleri birer delîl-i kâfîdir. Olamaz ya haydi diyelim ki muallem kelblere fâidesi olsun. Bizim*

[1088] **İbretnmâ-yı Âlem,** nr. 26, 23 Ekim 1871, 8 Şaban 1288, 11 Teşrinievvel 1287, s. 2.

köpekler muallem değil. Şimdi tramvay çiğnemesin diye ne kadar köpek varsa düdük sesinin yoldan çekilmeye işâret olduğunu anlatabilir miyiz? Yine söz anlatmak lâzım gelirse tramvaya anlatmalıyız. Hem talimli kelblere düdüğü ister öttürsün, ister öttürmesin. Çünkü onların ekseri sâhipleri Frenk olduğundan ol saat tatmîn ederler. Bana asıl merak olan Diyojen'in hâlidir ki mezhebdaşlarının şu hâl-i kudûret-i iştimâli görür de niçin ses çıkarmaz."[1089]

İbretnümâ-yı Âlem, bir taraftan tramvayın sürekli köpek öldürüyor olması ile alay ederken, diğer taraftan da köpeklerle aynı kefeye koyduğu, mizah gazetesi *Diyojen*'e göndermede bulunur.

Tramvayı bulunduğu "tehlikeli" konumdan kurtarmak için, aslında yapılabilecek çok şey vardır. Bunlardan en önemlisi ise bu arabaları, yavaş ve dikkatli sürmektir. *Diyojen*'in bu konudaki görüşü şu şekildedir:

"*Bizce mademki medeniyet bizi bu arabaları kullanmaya mecbur etmiş, hiç olmazsa biz de tramvay arabalarını ağır ağır yürümeye ve on adım ilerisinde bir adam gördüğü hâlde arabasını durdurmaya ve bâ-husûs Galata vesâir memer-i nâs olan sokaklarda basiret üzere bulunup ihtiyâta riâyet etmeye tramvayı mecbur etmeliyiz.*"[1090]

Gazeteye göre, dikkatli olunduğu takdirde, tramvay bir tehlike unsuru olmaktan çıkacaktır. *Diyojen*, Beşiktaş arabacılarının tramvayla rekabet edebilmek amacıyla, düşük fiyatla yolcu taşıyacaklarını öğrenince, bir öğütte bulunmayı gerekli görür:

"*Şimdi Beşiktaş arabaları da kalkışmış ki ehven fiyat ile müşteri nakl etmeye ve tramvay ile âdetâ yarış etmeye? Ayol evvelce aklınız nerede idi. Hem sakın yarış edeyim diye kalkıp da adam öldürmek, ayak kesmek, sarhoş çiğnemek,*

[1089] **İbretnmâ-yı Âlem,** nr. 31, 4 Kasım 1871, 20 Şaban 1288, 23 Teşrinievvel 1287, s. 2-3.
[1090] **Diyojen,** nr. 65, 6 Kasım 1871, (25 Teşrinievvel 1287), s. 1.

köpek ezmek hususlarında rekabet etmeyin. Sonra nice mücâzâta giriftâr olursanız karışmam ha!"[1091]

Yukarıdaki cümlelerde geçen "adam öldürmek", "ayak kesmek", "sarhoş çiğnemek" ve "köpek ezmek", tramvayın özellikleri arasında gösterilmiştir.[1092]

Tramvay, "tehlike" konusunda, denizdeki rakibi Şirket-i Hayriye ile yarışır duruma gelmiştir. Şirket vapurları, nasıl deniz üstünde mavna "çiğniyorsa", tramvaylar da karada insan ve araba "çiğner". *Letâif-i Âsâr*, bu hususta tramvayın, Şirket-i Hayriye vapurlarını geçtiğini dile getirir:

"*Tramvaydan haberiniz var mı? Gittikçe gidiyor. Hani ya öyle ufak tefek ayak kestirmek, câm kırmak, çerçeve devirmek, yoldan çıkmak, adam çiğnemek gibi değil, âdetâ Şirket'in mavna çiğnemesi yok mu işte tamam o derecelere geldi. Zannedersem Şirket'i hem yetişti ve hem de geçti bile. Artık iki reis, cansız beygir ile kira arabaları rekâbet edeceğim diyerek at sürsünler. Artık işleri yok ise yarış ederiz diyerek koşsunlar dursunlar. Herif arabaları bile orta yerinden bulup ikiye taksim ediyor. Bakınız birkaç aya kadar İstanbul sokaklarında bir kira arabası görebilir misiniz. Tekmilini hızardan geçirip iki bölük edecektir. Rabbim esirgesin, artık bundan böyle*

1091 **Diyojen,** nr. 68, 18 Kasım 1871, (6 Teşrinisani 1287), s. 1.

1092 Dönemin önemli edebiyatçılarından olan Namık Kemal, tramvayın yol açtığı kazalara karşı kayıtsız kalamamış ve bu şirketi eleştirme gereği duymuştur: "*Avrupa'daki modern gelişmelerin yakından takip edilmesini ve ilerleme yolunda ihtiyacımız olan yeni icatların Türkiye'ye getirilmesini savunan Namık Kemal bu yolda atılacak adımları destekler. Kuşkusuz bu düşüncelerinde siyasi fikirlerinden dolayı 1867 yılında Avrupa'ya kaçmasının ve bir müddet orada ikamet edip Batı medeniyetini müşahede etmesinin rolü büyüktür. Bundan hareketle, Avrupa'nın büyük metropollerinde ve başkentlerinde vazgeçilmez bir toplu ulaşım aracı olarak kullanılan tramvayın ülkemizde tıpkı Avrupa'daki gibi hizmet vermesini ister. Ne var ki İstanbul'un tramvay taşımacılığını gerçekleştiren şirket bu konuda –sözleşme maddelerini de göz ardı ederek- duyarsız davranmaktadır. Namık Kemal'e göre bu duyarsızlığın temelinde şirketin para kazanma hırsı yatmaktadır. Halbuki, iyi para kazanan, hisse değerleri gittikçe yükselen şirket cüz'î bir yatırımla İstanbul halkına daha iyi ve kaliteli bir hizmet sunma imkânına sahiptir. Neticede tramvay kazaları artmakta ve insanlar ölmektedir. Öyle ki bu kazalar ve insan kayıpları yüzünden tramvay, dönemin gazetelerinde ve İstanbul halkı arasında 'insan kasabı' olarak anılır olmuştur. Şirket, insan kaybında kolerayla nöbetleşen bu kazaların önünü alabilecek tedbirleri almamanın yanında, kendisine sunulan tekliflere bile ilgi göstermemektedir. Bu durum Namık Kemal'in tepkisini çeker.*" Ali Şükrü Çoruk, "Tramvayın Edebiyat Yolculuğu", **Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü,** İETT Yayınları, İstanbul, 2012, s. 183-184.

kira arabasına binmeye cesâret isterim. Husûsiyle tramvayın caddesinden geçmeye yürek isterim. Artık herifler bir kere hizasına tesadüf ettirir mi artık yiğit isen önünden kaç bakayım. Hayvanlar ejderhâ gibi, arabacılar ise Arap Zengi yâhud Köroğlu gibi. Doğrusu çok yiğitlik, çok cesâret. Hey gidi terakki hey."[1093]

Letâif-i Âsâr, mizahi bir dille de olsa tramvayın yol açtığı olumsuzlukları eleştirmekte ve aslında durumun ne kadar ciddi olduğunu gözler önüne sermektedir.

Diyojen ise "önüne geleni kesip biçen" tramvayı, tersane bıçkılarına benzetir:

"*Hani ya geçenlerde Şirket'e nisbetle tramvayın kazaları ehvendir. Öldükçe korkuyorlar. Adam öldürmekten sarf-ı nazar edip şimdi de ayaktan senet ediyorlar demedik mi idi. İşte zâhir herifler kızdılar mı yoksa onurlarına mı dokundu. Nice oldu bilmem, geçen gün yine birinin bacağını kırmış. Artık ses çıkaran olmayınca bu kere de koskoca bir arabayı orta yerinden çatıp ikiye bölmüşler. Artık benim de iyiden aklım kesti ki önüne geleni kesip biçecekler. Adetâ tersane bıçkılarına muâdil olacaklar ve anlaşılan kimse de ses çıkaramayacak. Bir evvel tramvay biraz da sen es savur bakalım nice olur.*"[1094]

Burada, gazetenin özellikle durduğu nokta, bütün bu olumsuzluklar yaşanırken kimsenin ses çıkarmaması ve tramvayın da insanların canına zarar vermeye devam etmesidir. *Diyojen*'in merak ettiği bir başka konu ise tramvayın neden yolda duramadığıdır. Atların durmaması yüzünden oluşan can kayıpları, halka usanç vermiş olacak ki gazete bu durumu sorgulama gereği duyar:

"*Ayak kırar, bacak keser, baş yarar, araba devirir, hayvan öldürür, insan telef eder. Hiç fütur etmez gider. Sual olunacak olsa kazadır ve hem de kazâ-*

[1093] **Letâif-i Âsâr,** nr. 60, 11 Aralık 1871, 30 Ramazan 1288, 31 Teşrinisani 1287, s.2.
[1094] **Diyojen,** nr. 75, 12 Aralık 1871, (30 Teşrinisani 1287), s. 2.

yı nâgehânîdir der geçer. İşte yine aklım ermedi ya! Kazadır dediğimiz madde vukûu nâdir belki de ender olursa kazâdır diyebiliriz. Lâkin İstanbul'da da kaza artık tekerlekle mi gezecek. Kazâ-yı nâgehânidir desek estağfirullah, göz göre göre kazadır. Önünde giderken insana yahut hayvana çatacağını görüyor da durmuyor. İşte burasına da aklım ermiyor a. Suâl ayıp olmasın? Lakin acaba niçin duramıyor. Hayvanların dizgini seyislerin ellerinde, bâ-husûs inhidârı da var. Böyle bir hâl vukuunda duruverse ne lâzım gelir? Acaba namusuna halel mi gelir. Yoksa yolundan mı kalır. Ha! Şuracıkta bir kavl-i zaîf var ki durur ise yürütmesi müşkil imiş. Hayır hayır öyle de değil. Durduğu anda arkasından itecek birçok itenleri var, itiverirler mutlaka. Bunda bizim bilmediğimiz olmamalıdır ki aklım ermiyor vesselam."[1095]

Diyojen, tramvay arabalarının yolda duramamasına ilişkin ortaya konan, "Durur ise yürütmesi müşkildir." sözünü bir bahane olarak görmektedir; çünkü tramvay durduğu takdirde, arkasından onu itecek birileri muhakkak çıkar. Dolayısıyla, bu duruma gazetenin bir türlü "aklı ermez."

Tramvay tarafından öldürülen insan sayısının gün geçtikçe çoğalması, İstanbulluları da artık rahatsız etmeye başlamıştır. Kabataş'ta yolda yürüyen bir dervişin tramvay tarafından ezilmesi ise halkın sabrını taşırır. Tepkilerini ise tramvay arabacılarına karşı gösterirler:

"*Ben şu tramvay sözünden usanır gibi olduğumdan ve söylendikçe herkesin bana boşboğazdır bilmem nedir diyeceklerini bildiğimden, bu nüshada olsun ondan bahs etmemek niyetinde idim. Lakin durabilirsen dur! Canım idârenin şu gidişi dilsizleri bile söyletecek! Ağzı dili olan insan nasıl sükût edebilir. İşte Hakâyık ile Rûznâme bile şükürler olsun şikâyet ve rivâyete başlayabildi. Geçen gün Kabataş'ta bir dervişi iki ettiğinden dolayı orada bulunan ahâli arabacıyı döğmüşler ve arabanın camlarını kırmışlar imiş. Döğerler ya! Ama*

[1095] **Diyojen,** nr. 76, 18 Aralık 1871, (6 Kanunuevvel 1287), s. 1-2.

dayak yiyen arabacı dervişi çiğneyen arabacı değil imiş. Hangisi olur ise olsun, insan öldürmenin ucunda dayak olduğunu arabacılar bari birbirine haber verirler ya!"[1096]

Tramvay arabacısının halk tarafından dövülmesini, olumlu bir şekilde karşılayan gazete, işin ucunda "dayak" olduğundan, bundan sonra arabacıların daha dikkatli davranacağına inanmaktadır.[1097] Bahsi geçen ve tramvay tarafından öldürülen ihtiyar derviş hakkındaki haberlerden biri de *İbretnümâ-yı Âlem*'de karşımıza çıkar. Bu gazete, hadiseye *Diyojen*'den daha farklı yaklaşmıştır. Sanki tramvay şirketi haklıymış da, ezilerek ölen ihtiyar haksızmış gibi bir tavır takınarak, tamamen idare ile alay eder:

"*Garibi neresi geçen gün Fındıklı'da bir ihtiyârı çiğneyip öldürdüğü için halk toplanmış arabacıya, biletçiye filana basmışlar sopayı. Arabanın camlarını, çerçevelerini kırmışlar. Beygirlerinin koşumlarını kesmişler, sökmüşler, saymışlar. Hatta muhterilerden bazı zevâtın namusuna dokunacak sözler bile söylemişler. Şimdi bunlar lâyık mı. Bu güne kadar vefât edenleri saysak topu topu otuz kırk kişiye bâliğ olur. Bunların da hepsi çoluk çocuk veyahut ihtiyâr miskin şeyler. İşte biz böyleyiz. Herifler bizim terekkiyât-ı medeniyemizi ikmâle çalışırlar. Bize tramvay yaparlar. Yollar açarlar. Kaldırımları tanzîm ederler de yine bize yaranamazlar. Otuz kırk kişi vefât etmiş de ne olmuş. Koleradan bu kadar cân gitti de ne oldu idi. Hem de a*

[1096] **Diyojen,** nr. 77, 22 Aralık 1871, (10 Kanunuevvel 1287), s. 1-2.

[1097] Tramvay kazaları ve ölen insanlarla ilgili sadece mizah gazeteleri değil, dönemin ciddî yayınları da söz söylemiştir. Bu yazılardan biri, Basiret'te karşımıza çıkar: "*Bundan iki gün mukaddem, akşamleyin Salıpazarı taraflarında bir bîçâre adam dahi telef olup gitmiştir. Bu sakatlık Galata'nın dar olan Sandıkçılar Caddesi'yle İstanbul'un Hasan Paşa Karakolhanesi taraflarında vukua gelmeyip de gereği gibi geniş olan Salıpazarı Caddesi'nde dahi zuhura gelişine bir kat daha teessüfle beraber, taaccüpler olunur. Acaba buna bâis ne oluyor? Şu bîçâre adam, kendisini arabanın önünden çekemeyecek surette sersem veya sarhoş mu idi? Yoksa arabacılar şirketin imtiyazına güvenerek serbestçe önlerine gelenlerini çiğneyivermekliği müstait olduklarından mı ileri geldi? Galiba arabacılarda ihtiyatsızlık ciheti kabule şayan görünecek.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 80.

efendim bunlar amden çiğnetilmedi mi ya, kazâen. Bâ-husûs kazâ-yı nâgehânî."[1098]

Gazete, tramvayı her yönden haklı gördüğünü belirterek, bir nevi onun avukatlığını yapar. Ancak bu tavır, içinde tramvay şirketine karşı ciddî bir eleştiriyi barındırır.

Diyojen, tramvayların insanları "çiğneyerek telef etmesi"ne daha fazla kayıtsız kalamaz ve bu duruma bir son vermek için, kendi tedbir önerilerini sıralar. Lâkin, gazetenin ortaya koyduğu öneriler, gerçekle bağdaşmayan ve tamamen alay etmek maksadıyla söylenmiş tedbirlerdir:

"*Şu arabaların insan çiğneyip telef etmesi sür'atli gitmesinden neş'et ediyor değil mi? Demiryol üzerinden giden arabanın hızını birdenbire kestirmek de mümkün olamaz ya! Hayvânlar alabildiğine gider. Öyle ise o önden koşturduğu herifler ve bayraktarlar ve çaldığı düdükler hiçbir şeye yaramaz. Vâkıa kırmızı bayraklar arabaların kan dökeceğine delâlet edebilir ama kaza vukûunu men' edemez. Demek oldu ki arabaların hızını ta'dîl için başka bir çare bulmalı. Bakınız benim aklıma bir şey geliyor ama bilmem Karapano Efendi kabul eder mi? Arabanın önüne koştuğu iki beygirden başka arkasına da bir beygir koşsa ve öndekiler ileri çektikleri gibi arkadaki de geriye doğru çekse, arabanın sür'ati mehmâemken ta'dîl olunur. Ammâ bu hâlde her araba için zâid bir hayvân besilemek iktizâ eder denilir ise Karapano Efendi de o kadarcık fedâkârlıktan geri durmaz a. Yâhud bundan sarf-ı nazarla öndeki beygirlerinin ikisinin arasından ileriye doğru uzunca bir ağaç uzatıp, onun ucuna da arabanın bir buçuk eninde diğer bir ağaç taka da o ağaç vasıtasıyla güzergâhında bulunacak halkı iteleyerek gitse hem yayan gidenlerin meşy ve hareketini teshîl eder, hem de herkesin hayâtını tehlikeden kurtarır.*"[1099]

[1098] **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 46, 25 Aralık 1871, 13 Şevval 1288, 13 Kanunuevvel 1287, s. 2.
[1099] **Diyojen,** nr. 79, 29 Aralık 1871, (17 Kanunuevvel 1287), s. 1.

Tramvaya, önde giden iki beygirinin yanı sıra, arkasına da bir beygir koşulması veya öndeki beygirlerin arasına uzunca bir sopa uzatıp, gelen geçene böylelikle uyarıda bulunulması, *Diyojen*'in ilginç ve alaylı tedbirleri arasındadır.

İbretnümâ-yı Âlem gazetesi ise güya tramvay idaresinin avukatlığını yapmakta ve ona, kesinlikle söz söyletmemektedir. Yanlış haberleri düzeltmek de gazetenin görevleri arasındadır:

> "*Birkaç gün mukaddem İstanbul cihetinde tramvay bir adamı tamam boğazından boğazlamış olduğu tevâtüren şüyu' buldu. Bu da yalandır. Boğazından boğazlamadı. Burnu üzerinden iki biçti. Tramvay kasap mı ki boğazlamak nedir bilsin.*"[1100]

Böylelikle gazete, idarenin sözde savunuculuğunu yapmakta ve aslında, birçok kişinin ölümüne neden olan bu şirketi, mizahi bir dille yermektedir. *İbretnümâ-yı Âlem*, aynı sayıda bu sefer, acemi tramvay müşterileri ile alay eder ve başına ne geleceğini bilmeden tramvaya binen kişiler hakkında şu cümleyi kurar: "*Tramvay yürümeye başlar başlamaz sırıtmaya başlayanlar, tramvaya birinci defa olarak binenlerdir.*"[1101] İlk defa tramvaya binmenin verdiği heyecanla gülümseyen müşteriler, başlarına gelebilecekleri tahmin etmediklerinden rahattırlar. Ancak gazeteye göre, tramvay "tehlike"lidir ve bu kadar rahat olmamak gerekir.

Letâif-i Âsâr da tramvaylar tarafından "çiğnenen" insanları duydukça ve gördükçe, kendince çareler aramaya başlamıştır. Tramvay şirketi çeşitli tedbirler almıştır; fakat gazete, bunları yeterli görmez. Bir dördüncü tedbirin alınmasını ister ve şöyle bir teklifte bulunur:

> "*Hani ya ahaliden dalgın gezenler (bunlar kimlerdir malum ya) her zaman çiğneniyor ya, işte şu hâli def' için evvelâ düdük îcâd eyledi. Sâniyen*

1100 **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 51, 15 Ocak 1872, 4 Zilkade 1288, 3 Kanunusani 1287, s. 2.
1101 **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 51, 15 Ocak 1872, 4 Zilkade 1288, 3 Kanunusani 1287, s. 4.

bayrakdâr, sâlisen çıngırak dahi îcâd eyledi. Daha ne yapsın artık ahali de biraz kendilerini sakınmalı değil midir? Fakat bana kalırsa şu üç tedbire bir de dördüncü olsa daha güzel olur ve hem bu dördüncüyü yaparsa hem parayı çok alsa verirler ve hem artık kimse çiğnenmez. Ama şimdi yapmazsa bile sonra mutlaka yapacaktır ve o dördüncü tedbir dahi tramvay arabalarına koşulmuş olan hayvanın birinin üzerine araba koşumu olmayıp binek hayvanı eğeri vurulsa ve üzerine birisi binip yanındaki hayvanın üstüne dahi bir büyükçe davul takılıp, o adam o davulu çalsa, hazır düdük dahi var ya zurna makamına ve çıngıraklar dahi zil makamına olarak herkes çiğnenmekten halâs olur, çünkü bu kadar musika sadâsını artık duyarlar."[1102]

Böylelikle, *Diyojen* ve *Letâif- Âsâr,* insanların tramvaylar tarafından "çiğnenmesini" engelleyecek bu tedbirleri ileri sürerek, tramvay şirketinin acizliği ile alay etmiş olurlar. Tramvay şirketi ise bütün bu suçlamaların üzerine, kendini müdafaa etmek için, gazeteye güya bir mektup gönderir. Aslında *Letâif-i Âsâr* tarafından yazılan bu mektupla birlikte, tramvay şirketinin asıl maksadının kötü insanları dünyadan temizlemek olduğu, mizahi bir dille belirtilir. Mektubun tamamı şöyledir:

"*Şu ahaliye hiç iyilik yaramaz!! İstanbul'da iki niyet-i hayriyeye mebnî işlemeye başlamıştım ve ikisi de ahali için hayırlı ama kadrimi bilmeyip her gün teşekkî ederler ise de yine kulak astığım yoktur. Niyetimin birisi adam taşımak ve diğeri dahi adamları temizlemektir yani ayırıp fenalarını ademe irsâl, iyilerini bırakmaktır. (Bir elmacı elmanın çürüklerini ayırmaz mı?) Zîrâ kendi cesedini sakınmayıp yani arkadan önden gelen tehlikeden havf u hazer etmeyip vücûduna bile menfaati olmayan zevâtın kime menfaati olabilir ve bu kazıyyenin inkâra mahalli var mıdır? Ve böyle lüzumsuz adamlar dünyayı doldurmakta ne fâide olur? İşte şu iyiliklerimi bildiremediğimden ziyâdesiyle müteessif olduğumu beyân ve îlân ederim.*"[1103]

[1102] **Letâif-i Âsâr,** nr. 73, 20 Ocak 1872, 19 Zilkade 1288, 17 Kanunusani 1287, s. 2-4.
[1103] **Letâif-i Âsâr,** nr. 75, 6 Şubat 1872, 26 Zilkade 1288, 25 Kanunusani 1287, s. 4.

Tramvay şirketi, faydasız insanları öldürerek iyi bir iş yaptığını düşünmektedir. Dolayısıyla eleştirilmeyi değil, tebrik edilmeyi bekler ve bu durumdan fazlasıyla rahatsız olduğunu dile getirir. Tabii ki bu cümleler, *Letâif-i Âsâr* tarafından, şirketle alay etmek maksadıyla kurulmuştur ve gerçekle bir ilgisi yoktur.

Tramvay şirketi bunca tehlikeli durumlara ve cana gelen zararlara karşı tedbir almaya başlamıştır. Bu önlemlerden biri ise vagonlara kapı taktırmaktır:

> "*Tramvay idaresi çoluk çocuğun tehlikeden vikâyesi zımnında ve vagonların kenarlarına birer de kapı yaptırmaya başladığı gibi, bundan böyle evvelki kadar kol bacak kesip biçmemeye dahi meclis-i mahsûsta karar vermiş oldukları işitilmiştir.*"[1104]

Tramvay idaresinin "kol, bacak kesip biçmemek" için, böyle bir karar aldığının belirtilmesi, gazetenin duruma mizahi bir şekilde yaklaştığını gösterir.

4 Mayıs 1872 tarihli *Diyojen*'de, tramvay şirketinin masraflarının yer aldığı defter konu edilmiştir. Şirket, nerelere harcama yapıldığını kuruşuna kadar açıklar; fakat bu defterde, tramvay yolunda "can fedâ edenlerin" yakınlarına, herhangi bir tazminat verildiğine dair bilgi yoktur. İşte bu ayrıntı *Diyojen*'i rahatsız eder:

> "*Defterin masârif cihetinde de (idâre, mağaza, mevkif, sigorta, bilet, kaza masrafları) diyerek 65510 kuruş koymuş idi. Bundan 5510 kuruşunu idare, mağaza vesâire masârifâtına karşılık tutalım da altmış bini kaza masârifi itibar edelim… Aman! Sakın meblağ-ı mezbûru bu kazaların vukû' bulması için sarf edilir demek istiyor zannetmeyiniz. (Onun için herifler milyonlarla lira sarf ettiler.) Bîçâre rahmetlilerin akraba ve taallukâtlarına verilen paraları haber vermek isterim. Eğer Karapanos Efendi mezkûr altmış bini, bunların hısımlarına verdi denilir ise adam başına üç bin kuruş isâbet edecek, bir adamın diyeti ise otuz altı bin kuruş olduğundan, bunlar diyetin on ikide birini vermiş olacaklar. Ne ise bu da fenâ değil; fakat benim işitişime*

[1104] **Diyojen,** nr. 96, 28 Şubat 1872, (16 Şubat 1287), s. 2.

göre, mumaileyh Karapanos Efendi, daha güzel bir yol bulmuş. Tramvay yolunda fedâ-yı cân edenlerin taallukâtlarına zırnık bile vermemiş."[1105]

Tazminat olarak, kişi başına otuz altı bin kuruş vermesi gereken tramvay şirketi, ölenlerin yakınlarına hiçbir ödeme yapmadığı için, *Diyojen* tarafından suçlanmış ve eleştirilmiştir.

30 Mayıs 1872 tarihli *Letâif-i Âsâr*'da "Aşk Olsun Şu Tramvaya" başlığı altında, tramvayın "marifet"lerine yer verilir. Marifetlerden biri ise, içinde müşteriler olduğu halde, tramvayın geri geri gitmeye başlamasıdır:

"*Ama nasıl geri geri gidiyor. Öyle atlarını istasyonda değiştirip de gitme değil. Yolda doğru doğru ve ileri ileri giderken, kaptanı değil, belki atları birdenbire bir (tornistan) ettiği gibi atlarıyla, arabasıyla, düdükçüsüyle, biletçisiyle, müşteriler dahi beraber olduğu hâlde haydi geri geri gidiyor. Çok güzel, çok hüner, çok (marifet). Hatta geçen gün tesadüf ettim. Bahçekapısı önünde beygirlerine bir (tornistan) ettiler. Başladı iş gerilemeye. Hele orası kalabalık mahal, yetişen yetişene oldu. Oldu da biraz ileri gitti. Yok, ahalimizin her şeyde böyle ittifâkı olsa neyi tutsak ilerletiriz.*"[1106]

Kalabalık bir yolun ortasında, kendiliğinden geri geri gitmeye başlayan tramvay[1107], orada bulunan ahali sayesinde, bir kazaya sebebiyet vermeden yoluna devam eder. İçinde müşteriler olduğu hâlde gerileyen atlı tramvaylar, bu yönleriyle her zaman kazaya davetiye çıkarmaktadır.[1108]

[1105] **Diyojen,** nr. 115, 4 Mayıs 1872, (22 Nisan 1288), s. 2-3.
[1106] **Letâif-i Âsâr,** nr. 104, 30 Mayıs 1872, 22 Rebiülevvel 1289, 18 Mayıs 1288, s. 2.
[1107] "*Tramvayın gitmesi atların gücü ile orantılı olduğundan yokuşu çıkarken ve inerken atlar bir hayli zorlanır, bu arada vagonların geri veya ileri kayması sonucu insanlar birbirleri üstüne yığılır ve panik çığlıkları atılırdı.*" Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Kara Ulaşımında Modernleşme", **Marmara Üniversitesi Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyum Bildirileri,** 2011, s. 518.
[1108] "*O atlı tramvayların sürücülüğü, bugünkü elektrikli arabaların vatmanlığından zordu gibime geliyor. Zordu. Zira o arabaların fren tertibatı pek ibtidâî olduğu gibi, biçare atların takattan kesilmesi şimdiki cereyan kesilmesinden çok daha tehlikeli idi. Düz yolda ne ise ne! Fakat yokuşta araba geri geri gider, yoldan çıkar, çarpılır, devrilme tehlikesi gösterirdi. İniş aşağı ise vaziyet daha müthiş olur, baş döndürücü bir hızla giden arabanın içinde korkuya kapılan yolcular hep birden*

Tramvay kazalarının çokça olması ve bu kazalarda pek çok insanın ölmesi, yaralanması, ülke için çeşitli olumsuzlukları da beraberinde getirir. Bunlardan biri, sigorta kumpanyalarının İstanbul'da revaç bulmamasıdır:

"*Suâl- Avrupa memâlikin ekserîsinde insan sigorta kumpanyaları olup Dersaâdet ki her nev' banka ve kumpanyalar ile memlû olduğu hâlde, kumpanyanın el-hâletü hâzihi İstanbul'da revaç bulmadığına sebep nedir? Cevap- Tramvay ihdas olunduğu için.*"[1109]

Tramvay ortaya çıktığından beri, insanları sigortalayan şirketler, haklı olarak İstanbul'da faaliyet göstermek istemezler; çünkü, tramvay yüzünden pek çok insan ölmekte ve yaralanmaktadır. Bu ise sigorta şirketlerinin işine gelmez.

Tramvay kazalarına dair söylenmiş en güzel nüktelerden biri, *Diyojen*'in 6 Ocak 1873 tarihli nüshasında görülür. Gazeteye göre, bir kişi rüyasında tramvay gördüğü takdirde, evinden birkaç gün dışarı çıkmamalıdır: "*Rüyasında kendisini tramvaya binmiş gören, birkaç gün evinden çıkmamalıdır. Zîrâ birkaç güne kadar mutlaka ya kolu yahut ayağı kırılacağına delâlet eder.*"[1110] Tramvayın, rüyada görülmesi bile "tehlikeli"dir; ama bu tehlike, kimi zaman "eşek"ler için de geçerlidir:

"*Evvelki perşembe günü tramvay bir eşeğin bir ayağını ırgat pazarı civarında kesti gitti. Bu bâbda tramvay haklıdır. Çünkü eşekler tramvayın ticâretine sekte görmek istidâdındadırlar. Alafrangada celb-i menfaat için bu gibi şeyler ayıp değilmiş. Sâniyen tramvay, bu kadar ilânnâmeler, tezbîhnâmeler yaptı. Tramvay hattının üzerinden gidilmemesini umûma ihtâr etti. Eşeğin gözü kör mü idi? Hattâ her tramvay arabasının içinde bile umûma ihtârı şâmil varakalar var. Bu hâlde elbette tramvay haklıdır. Çünkü îlân etti. İhtâr*

---

kapıya hücum eder, kendilerini yere atarlardı." Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", **Hayat Tarih ve Edebiyat Mecmuası,** Aralık 1978, s. 22-23.

[1109] **Diyojen,** nr. 170, 12 Aralık 1872, (30 Teşrinisani 1288), s. 2-3.

[1110] **Diyojen,** nr. 181, 6 Ocak 1873, (25 Kanunuevvel 1288), s. 4.

etti. Herkese bildirdi. Eşeğin gözü kör, kulağı sağır mı idi? Bu bâbda tramvaya bir şey denilemez."[1111]

Tiyatro, sanki tramvay şirketinin yanında, eşeklerin karşısındaymış gibi davranarak, idarenin umursamazlığı ile alay eder.

Daha önce de belirttiğimiz gibi köpekler, tramvay yüzünden en çok acı çeken canlılar arasına girer. Çünkü tramvay, insanlardan çok köpeklere zarar vermiştir. *Latife* gazetesi de bu duruma kayıtsız kalamayan ve mizahî bir dille eleştiri yapan gazeteler arasında yer alır:

"*Şöyle ki evvelinden beri Dersaâdet sokaklarında ser ü serbest dolaşan kelblerin murdarlıkları ve pisliklerinden tevellüd eden türlü hasarât âleme ma'lûmdur. Bunların kuduzları yüzünden senede nice canlar fedâ oluyor, pisliklerinden hâsıl olan taaffün nice hastalıkları intâc ediyor, velhâsıl derkâr olan hasarât u mazarrâtları sebebiyle bunların def'i için gazetelerde yazılan bendler, gösterilen tedbirler asla bir şeye müfîd olamamıştı. Bu defa tramvay şirketi bu hizmeti deruhte eyleyerek, bu kelbleri tekmil kaldırmanın mümkün olamayacağını bildiğinden, ancak hiç olmaz ise kendisinden de vatana bir fâide hâsıl olmak niyet-i hayriyesiyle rast geldiği kelbleri çiğneyip çolak veya topal ederek öyle bir hâle vaz' ediyor ki kımıldanmaya takatleri kalmaz ve o halde kimseye bir mazarratları dokunamaz.*"[1112]

Tramvay şirketinin, köpekleri sakat bırakmak suretiyle, vatana ve millete hayırlı, faydalı bir iş gördüğünü savunan *Latife,* aslında, tramvay arabalarının böyle kazalara yol açıyor olmasıyla alay etmektedir. *Latife*, neşrettiği bir başka yazısında, bu sefer ciddiyetini muhafaza ederek şu uyarıda bulunur:

[1111] **Tiyatro,** nr. 32, 18 Temmuz 1874, (6 Temmuz 1290), s. 2.
[1112] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 2.

“Velhâsıl tramvay şirketinin âmed-şüdce böyle hâllerini gördükçe teessüf etmemek elimizden gelmiyor. Artık şirket, âhâlimizi memnûn edecek ve değil böyle mazarrâtını ancak menâfini vatana gösterecek bir hâl-i intizâm tahtına vaz' olunmalıdır. Bu söylediğimiz latîfe değil ha…”[1113]

Böylelikle, söz konusu bir mizah gazetesi olsa da kimi zaman, bu şekilde ciddî uyarılarda bulunulduğunu görmüş oluyoruz. Bu durum ise tramvay idaresinin, döneminde ne kadar sorunlu bir yapıda olduğunu bize gösterir. Yine aynı gazete “Tramvay Şirketinin Hünerleri” başlıklı bir yazıda, idarenin sorunlarını sanki birer hünermiş gibi göstererek, alay yolunu tutar:

“Emr-i taayyüşünden âciz olup ve ahz u itâca bir büyük zarar ve ziyâna uğrayıp veyahut bir kıza alâka ederek efkâr deryâsına dalıp serseri gezenleri ve canından bezmiş olanları halâs etmek, sağırların kulaklarını, alîllerin gözlerini açmak, bazı bî-mecâl ve kımıldanmaya tâkatı kalmayan ihtiyarları bir nefeste kurtarmak, sarhoşları ayıltmak, boş gezen cerrahlara para kazandırmak, birbirleriyle hırlaşan kelblerin kavgasını men' etmek, beygirlerde dahi talihli talihsiz bulunabilir idüğini herkese bildirmek, mahalle çocuklarına düdük çalmanın usûlünü öğretmek, Koska yokuşundan yukarı çıkarken ahaliye yedek çektirmek, Kumkapı, Samatya kayıkçılarının emr-i taayyüş ve idarelerine bakmak, ekserî dükkânları tente masrafından halâs etmek. (İşbu hüneri ve marifetleri günden güne ilerlemekte olduğundan, inşaallah yakın vakitte şirket, izhâr-ı iflâs eder ise (ah o günü görecek miyiz) daha nice büyük marifetler görmeye nâil oluruz.”[1114]

Hünermiş gibi sayılan bütün bu özellikler, aslında tramvay şirketinin bünyesinde barındırdığı büyük meselelerdir. Köpek ölümlerine de sebep olan tramvay şirketinin bu sorunu hakkında, *Latife* de kendince bir şeyler söyler: “*Burada bir köpek yavrusu kemâl-i sür'atle gelen tramvayın önünde durmaya ayak dikmekle nâçâr tramvay*

[1113] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 2.
[1114] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s.2.

durmaya mecbûr oldu."[1115] Salkımsöğüt'ten geldiği söylenen bu mizahi haberle gazete, alayını bir derece daha artırmış olur.

Latife gazetesi, tramvay şirketinin yaşanan bütün bu kazaları önlemek için alacağı bir tedbiri de okuyucularıyla paylaşır:

> "*Tramvay şirketi, kendine mahsus olan tarîkin etrâfına demir parmaklık çekmek tasavvurunda imiş. Bu tedbîr ile hem bayraktarlara aylık vermekten kurtulacağı ve hem de bundan böyle hiçbir kaza zuhûr etmeyeceği âşikârdır.*"[1116]

Bu tedbir önerisinin, sadece bir düşünce olarak kaldığı ortadadır.

Hayâl gazetesine göre, "tramvay" kelimesinde yer alan "vay", tramvay tarafından yaralanmış insanların haykırışıdır:

> "*Mukaddemâ tramvay arabaları ve boruları tram traram sadâsı çıkararak İstanbul ve Galata'nın dar sokaklarından âmed şüd ederek önlerine tesadüf edenlerin kol ve bacaklarını kırıp, burunlarını ve bazen dahi başlarını keserlerdi. Bu mecruhların vay vay diye bağırmalarının sadâları da Eminönü'nden Aksaray'a ve Azapkapısı'ndan Beşiktaş'a kadar aks eder giderdi. (...) Efendim, tramvay kelimesi arabaların ve boruların (tram traram) ve halkın (vay vay) bağırmalarından alınarak tramvay denilmiştir.*"[1117]

"Tramvay"ın kelime tahlilinin, yol açtığı kazalardan yola çıkılarak yapılması, mizahi bir yaklaşımın sonucudur. Bu kazalardan biri hakkında yapılmış alaylı bir haber, *Latife* gazetesinde karşımıza çıkar:

[1115] **Latife,** nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3-4.
[1116] **Latife**, nr. 15, 12 Ekim 1874, 2 Ramazan 1291, 30 Eylül 1290, s. 1.
[1117] **Hayâl,** nr. 141, 9 Mart 1875, (25 Şubat 1290), s. 1-2.

"*Tramvay arabalarından birisi bir faytona bir tokat vurdu ise de hamd olsun faytonun dişleri dökülmeyip yalnız biraz yüzünün derisi sıyrıldı. Ancak tramvaydaki kadınların feryadı ciğer-sûz idi.*"[1118]

Burada, tramvay ve faytonun sanki iki insanmışçasına gösterilmesi ve aralarındaki kavganın bu şekilde yansıtılması, ilginç bir mizahi eleştiri örneğidir.

Hayâl gazetesi, sadece kelime tahlili yapmakla kalmamış, tramvay yüzünden topal ve sağır kalanların da istatistiğini tutmuştur. Bu mizahi istatistiğe göre, "*Ayakları tramvay marifetiyle kesilenler 473.*"[1119] kişiden ibarettir. Vardacıların boruları yüzünden kulakları zarar görenler ise şöyle belirtilir: "*Tramvayın borusu sesinden 197.*"[1120] kişi sağır olmuştur.

3.2.2.5 Tramvay Biletçileri ve Biletler

İlk dönem mizah gazetelerinde, atlı tramvaylarda görev yapan biletçilerin yolsuzluk yaptıklarına dair iddialarla karşılaşmak mümkündür; çünkü biletçiler, yolcu nereden binerse binsin, hep aynı ücreti talep ederler. Yolcunun tramvaya bindiği yeri göz önüne alarak, bilet satması gereken bu kişiler[1121], mizah gazetelerinin hedefi haline gelmiştir:

"*(...) Kapılar kapanmış ve araba hareket etmiş idi ki biletçi 'Bilet alan.' nidâ-yı gûş-hırâşına âgâz eyledi. Biz de hem meraktan hem de bir ayak evvel borçtan kurtulmak üzere dal kese olup ne vereceğimizi sual ve iki kuruş*

[1118] **Latife,** nr. 16, 8 Mayıs 1875, 26 Nisan 1291, 3 Rebiülahir 1292, s. 2. (62)
[1119] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.
[1120] **Hayâl,** a.y.
[1121] "*Öte yandan, yapımı sürmekte olan Eminönü-Aksaray hattı da 1871 Ekim'inde tamamlanmış ve deneme seferlerine başlanmıştı. Bu hat da 14 Kasım 1871 tarihinde hizmete girdi. Tramvay her 10 dakikada bir hareket edecekti. Yol boyunca 8 durak yeri tesbit edilmişti. Bunlar: Eminönü, Sirkeci, Bâbıâli, Sultanahmet, Sultan Mahmut Türbesi, Beyazıt, Laleli ve Aksaray şeklinde idi. Birinci mevki yolculuklarda, her iki yönden Sultan Mahmud Türbesi'ne kadar olan yarı yol için 1.5 kuruş, tam yol için 2 kuruş alınacaktı. Bu ücretler ikinci mevki için 1 ve 1.5 şeklinde idi.*" Vahdettin Engin, "Galata-Şişli Atlı Tramvay Hattının Yapılması", **Türklük Araştırmaları Dergisi,** S. 19, Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2008, s. 364.

olduğunu anlayınca, Aksaray'dan binmediğimi ifade ettikte, nereden binilse ikilik verileceği cevabını aldık. Artık ne denir ikiliği verdikten sonra, kendi kendime tefekküre daldım ve şu iki cihet havâtır-ı sâireden daha münasip göründü. Şöyle ki hani ya bazı düğün evlerine çalgıcı tutulduğu vakit, ucuz gel de davetlilerden istediğin kadar parsa topla gibi tramvay biletçilerinin de aylığı müşteriyi kandırabildiği kadar para almak üzere pazarlık olunmuştur. Yahut nevl-i tramvay Eyüp vapurlarına tatbîkan vaz' edilmiştir."[1122]

Tramvay biletçilerinin, halka yalan söylediğini ve insanları kandırdığını iddia eden bu yazı ile ciddî bir eleştiri yapılmış olur.

İstanbul'un ilk atlı tramvayı 31 Temmuz 1871'de hizmete girmiş ve mevkiler birinci, ikinci olarak ayrılmıştı. Her mevkiin bilet ücreti farklı idi.[1123] Atlı tramvaylarda bilet kontrolü, biletçiler tarafından düzgün bir şekilde yapılmıyor olacak ki *Letâif-i Âsâr*'da, tramvayda geçtiği belirtilen şu muhâvere ile karşılaşırız:

"*-Bugün bilet alacak mısın?*
-Ne lüzûmu var, benim biletim var.
-Ne zaman aldın? Daha biletçi gelmedi.
-Ben sabahtan beri arabadan çıktığım yok ki. Sabahleyin aldığım bilet hâlâ duruyor.
-Şu bileti almaktan fâriğ olamıyorsun ki.
-Sen almıyor musun?
-Her gün arabaya biniyorum ama galiba aklıma öyle geliyor ki bir kere aldım zannediyorum.
–Efendim hiç lüzûmu yok. Bir kere resmen âdet yerini bulsun diye istiyorlar. Verilmese de zararı yok.

[1122] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 39, 24 Kasım 1871, 13 Ramazan 1288, 12 Teşrinisani 1287, s. 2-3.
[1123] "*Birinci mevki yolculuklarda Azapkapı veya Beşiktaş'tan Kabataş'a kadar 40 para, hattın tamamı için 80 para alınacaktı. İkinci mevki için bu ücret yarı hat için 20 para, tam hat için 40 para olarak tesbit edilmişti.*" Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Ulaşımında Raylı Sisteme Geçiş: İlk Atlı Tramvay Hatlarının Yapılışı", **Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı,** Marmara Üniversitesi Yay., Ankara, 1995, s. 204.

–Öyle ya almamalıyız.”[1124]

Bilet konusunda, tramvay şirketinin, denizde çalışan Şirket-i Hayriye kadar titiz ve disiplinli olmadığını, yukarıdaki muhavereden yola çıkarak söyleyebiliriz. *Letâif-i Âsâr*'ın iddiasına göre, tramvayda bilet kontrolü yapılmadığından bahseden bu gazete nüshasından, tramvay şirketinin haberi olur ve gerekli tedbirlerin alınması için emirler verilir:

> "*Ve o bendi gördüklerinde (Vay bilet niçin alınmıyormuş.) diyerek der-akab araba memurlarını celb ile bilet alıp vermeye dikkat etmelerini ve bu ana kadar alınmayan biletlerin tazmînini emr ederler. Onlar dahi bu tazmînâttan dünyâda olanlarını toplamışlar ise de ahirete giden müşterilerde dahi alınmamış bilet kaldığından bir bilet memuru dahi bu defa hemân ahirete gitmek üzere iken yoldan çevirmişlerdir. Eğer bu şirket eski Letâif gazetesi okumaya hâhişkâr ise ah bir hayır sahibi olsa da yine o eski Letâif bendlerinden olarak (tramvaya davul ta'liki) bendi var idi, işte o gazeteyi şirkete takdîm eylese ve şirket dahi icrâ eylese İstanbul'da biraz mûsiki dinlemiş olurduk.*”[1125]

Gazete, kendi sözünün dinleniyor olmasından duyduğu memnuniyeti dile getirmekle beraber, alayına da devam etmektedir.

Kabataş'tan binip, Beşiktaş'a gitmek isteyen bir yolcu, biletçiye 40 para vermek durumundadır. Şayet yolcu, Kabataş'tan değil de az ötedeki Fındıklı'dan binerek, Beşiktaş'a gitmek isterse 80 para verecektir. Durumdaki "tuhaf"lığı eleştiren bir yazı ise *Diyojen* sayfalarında görülür:

> "*Geçen salı günü Azapkapısı'ndan tramvay arabalarının birine binip Kabataş'a kadar gittim fakat bilet parasını ben iki kuruş zannederdim meğer*

[1124] **Letâif-i Âsâr,** nr. 70, 19 Ocak 1872, 8 Zilkade 1288, 7 Ocak 1287, s. 1-2.
[1125] **Letâif-i Âsâr,** nr. 79, 1 Mart 1872, 22 Zilhicce 1288, 23 Şubat 1287, s. 4.

kırk para imiş. Allah için söyler isek Azapkapısı'ndan Beşiktaş'a kadar kırk para gâyet ehven olup lâkin murâdım bunu söylemek değil. Tuhaf şurasıdır ki Fındıklı mevkiinde bir asker yüzbaşısı fakîrin bulunduğum arabaya süvâr oldu. Düdük çalınıp araba kalktıktan sonra, bilet alın diyerek herif geldi. Yüzbaşı kırk para verip bir Beşiktaş bileti istedi ise de biletçi kırk para daha vereceksin demesiyle yüzbaşı niçin iki kuruş vereyim, ben Fındıklı'da bindim cevabını verip, bunlar bu vechle muhâvere ve muâraza eder. Araba da alabildiğine gider iken yüzbaşı yirmi para daha verecek olduysa da biletçi yine kabûl etmediğinden, mûmaileyh öyle ise arabayı durdurun çıkayım der demez, herif düdüğü çaldı. Araba durdu, yüzbaşı çıktı. Tahmînen bir yüz elli adım kadar mesâfe yürüdü. Kabataş mevkifinde tekrâr bindi. Kırk para verip menzil-i maksûduna erdi. Diyojen Baba'dan buna dair uzun uzadı mütâlaa isterim.

Bir Merd-i Garîb

DİYOJEN

Tramvay idaresinin her bir muâmelâtı yolunda mı ki ücret-i nakliyesinde nisbet ü îtidâl olsun!..."[1126]

Varakadaki şahsın uzun uzadıya görüş istemesine karşın, gazetenin tek cümle ile bütün durumu özetlemesi, mizahi yaklaşımının bir göstergesidir.

Yine, tramvay biletçilerinin işlerini gerektiği gibi yapmadıklarını ihtar eden mizâhî bir yazı ise *Şafak*'ta karşımıza çıkar:

"*Tramvay müşterileri tasarruf isterse zinhâr içeride bilet almasınlar; çünkü ekseriya mevkide bilet toplayanlar bulunmadığından, kendisi bir top parasını kendi eliyle sokağa atmak lâzım geliyor! Yazık değil mi, eğer hani bilet deyn olursa izdihâmdan alamadım diyerek kapı önünde almalı. Kimseye tesâdüf*

[1126] **Diyojen,** nr. 114, 30 Nisan 1872, (18 Nisan 1288), s. 3.

olunmazsa, memurlarına dikkat etmediği için tramvay idaresine cezâ-yı nakdî hükmünde bir para vermeden savuşmalı.”[1127]

Bu yazıdan, o dönemki biletçilerin vurdumduymaz ve umursamaz olduklarını, bilet kontrollerini gerektiği gibi yapmadıklarını anlıyoruz. Bu durum ise *Şafak* tarafından mizahi bir biçimde eleştirilir ve para vermeden, bilet almadan çekip giden müşterilere gazete arka çıkar. *Şafak*'a göre biletçiler, âmirlerine iyi davranmak zorundadırlar. Onlardan kötü bir muamele görseler dahi ses çıkarmamalı ve işlerini yapmaya devem etmelidirler. Yoksa kendileri için çok kötü olabilir:

“*Âmirleri olan mösyölerin suyunca gidip her hâlde emirlerine itâat ve inkıyâd etmeli. Ve bahs-bi'l-te'dîb gâyet galîz ve şenî' bir muâmelede bulunsalar bile ses çıkarmamalı. Zîrâ sonra arabada familyalara harf-endâzlık ediyor diye aleyhinde bir raport yapıp kumpanyaya irsâl buyurdukları anda bilâ-tahkîk, bilâ-tedkîk, bilâ-tecessüs, bilâ-tereddüd azar, azl ü tard olunurlar.*” [1128]

“Tramvay Biletçileri Geçinmek İsterlerse” başlığıyla verilen bu yazı ile, biletçilerin durumu gözler önüne serilir.

Tramvay biletçilerinin kıyafetleri, o dönem şartları için pek yerinde olmayacak ki *Tiyatro* gazetesi, biletçiler için iyi bir terzi aradığını duyurur: “*Tramvay biletçilerinin pantolonlarını ehven kıyafet ile tamir eder bir terzi.*”[1129] aradığını belirterek, biletçilerin bakımsızlığını dile getirir.

Tiyatro, ne zaman tramvaya binse biletçi ile yolcu arasında bir tartışma çıktığını ve bu tartışmanın da bilet parası yüzünden yaşandığını belirterek, bir muhavere ile buna örnek verir:

[1127] **Şafak,** nr. 13, 28 Mayıs 1874, (12 Rebiülahir 1291), s. 3.
[1128] **Şafak,** nr. 14, 1 Haziran 1874, (16 Rebiülahir 1291), s. 2.
[1129] **Tiyatro,** nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.

“ *Soğukçeşme’den veyahut Sultanahmet Bahçesi’nden binmiş bir zât:*

-Biletçi Aksaray’a kaç para?

- Efendim iki kuruş.

- Hayır altmış para.

- Efendim burası mevkidir.

-Evet mevki ama yine altmış para. Eğer köprüden binmiş olsaydım o vakit iki kuruş olacaktı.

- Hayır efendim buradan da iki kuruştur.

- Niçin?

- Kumpanyanın nizâmı budur.

Nihâyet bu sûretle muhâvereden sonra biletçi ile müşteri arasında bir münâzaa çıkar. Uzun uzadı sürer. Nihâyet müşteri yine iki kuruş verir.”[1130]

Her zaman biletçinin kazanıp, müşterinin kaybettiği bu tartışmanın sonucu belli olduğu hâlde yolcular, bilet parasını daha az verebilmek için, her fırsatta görevli ile “boşu boşuna” kavga etmekten çekinmezler. Bu yüzden *Letâif-i Âsâr*, tramvayda yaşanan bu tür pazarlıkları, “Gülünecek Şeyler” başlıklı yazısında ele almıştır. Gazeteye göre, “*Bazı ukalânın tramvayda ve Boğaziçi vapurlarında bilet pazarlık etmesi*.” gülünecek bir şeydir.

Atlı tramvaylarda, kadın ile erkeklerin oturdukları bölümler ayrıydı ve erkek bir yolcunun kadın mahalline geçip oturması yasaktı. Ancak bu kural, erkek olan biletçi için geçerli değildi. Biletçi, istediği gibi kadınlar tarafına geçebiliyor, hattâ onlarla sohbet bile edebiliyordu.[1131] Bu durumla alay etmek isteyen *Tiyatro* gazetesi, şöyle bir muhavere neşreder:

[1130] **Tiyatro,** nr. 64, 23 Ocak 1875, (11 Kanunusani 1290), s. 3.

[1131] Bu durum, dönemin ciddî gazetelerinden olan Basiret’i de rahatsız etmiş olacak ki gazete, şöyle bir yazı neşretme gereği duyar: “*Tramvay idaresine bir ihtarımız var… Arabaları ikiye taksim ile birini külliyen erkeklere ve birini de yine ikiye tefrik ederek, nısfını mevki olarak erkeklere, nısfını da kadınlara tahsis etmiş. Kadınların oturduğu mahalli güzelce tefrik etmiş. Bundan murat, kadınları erkeklerle karışık bindirmemektir. Pekâlâ bu kaide umûmî olmak yani tramvaya binen Müslüman kadınlarının yanında hiçbir erkek bulundurmamak iktiza eder, öyle değil mi? Kaide ise Tramvay İdaresi de bilir ki bunda tramvay biletçiliği eden birtakım heriflerin de dâhil olması lâzım gelir. Lâkin onlar bu kaideye riayet etmiyorlar! Kadınlara bilet vermek için içeri girdikten sonra, bir kenarda yer*

"- *Beyefendi. Karıların oturdukları yerde oturmak memnudur.*
-Neden memnu olacak? Biletçi pek âlâ duruyor a! Eğer bu memnuiyet umûm içinse o da dışarıda dursun.
–Efendim onun için hiç zararı yok; çünkü erkek sıfatında kadındır."[1132]

"Erkek sıfatında kadın" olarak tanımlanan biletçiler, böylelikle kadın mahallinde diledikleri gibi bulunabiliyorlardı.

İlk dönem mizah gazetelerinde, tramvay görevlilerinin genellikle olumsuz bir şekilde eleştirildiğini görürüz. Ancak kimi zaman gazeteler, bu küçük memurların tarafını tutmuş ve onlara hak vermiştir. Bu yaklaşımda olan yazılardan biri *Hayâl*'de görülür. Bir tramvay biletçisinin hastalanıp vefat etmesi sonucu gelişen olaylar, gazete tarafından ele alınmıştır:

"*Tramvay arabalarında, Abraham'ın oğlu Yovani nâmında bir biletçi varmış. Hasta olmuş. Tedavi zımnında ispitalyaya gitmiş. Eceli müsaade etmemiş, orada vefat etmiş. Mevki müdürü, merkumun vefâtını bir iki gün sonra haber aldıkta, keyfiyeti kumpanyaya ihbâr etmiş ise de gün güne haber alıp bildirmediği için müdür-i merkumun yarım mecidi cezâ-yı nakdî vermesine kumpanya direktörü hükmetmiş. Sakın latîfe zannetmeyiniz. Kumpanyanın böyle hesablarda ne kadar açıkgöz olduğunu anlamak isterseniz 145 numaralı nüshamızdaki resme nazar ediniz.*"[1133]

Tramvay kumpanyasını hesapçı ve açıkgöz olarak değerlendiren bu metinle beraber, gazetelerin, haklı olan memurları koruduğunu da görmüş oluruz. Paragrafta bahsedilen, 145 numaralı nüshada yayımlanan karikatür ise aşağıdaki gibidir. Karikatürün altında şu diyaloga yer verilmiştir: " Seyis- Çelebi şimdi burada iki

---

bulurlarsa sigarayı yakıp oturuyorlar! Yer bulamazlarsa ayak üzerinde kayışa asılarak kadınlarla sellemehü's-selâm mükâleme diyorlar!.. Hele Aksaray'dan Samatya'ya işleyen arabalardaki biletçilerin, bu yoldaki ahvâlini söylemeye hicap ederim." Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 136-137.

[1132] **Tiyatro,** nr. 81, 26 Mart 1875, (18 Safer 1292), s. 3.

[1133] **Hayâl,** nr. 176, 31 Temmuz 1875, (19 Temmuz 1291), s. 3.

buçuk okka saman var. Beygir ise ikidir. Her birine ne kadar saman verilecek. Direktör- A… Dur bakayım. Saman iki okka olaydı kolay idi… Şu yarım okkası zihnimi bozuyor.”



Resim-69 Tiyatro, nr. 14, 16 Mayıs 1874, (4 Mayıs 1290), s. 4.

3.2.2.6 Tramvay ve Gazeteler

Tramvayın İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte, gazetelerin çıkış amacı da değişmiş olur. İlk dönem mizah gazeteleri, halkın çıkarını gözeterek, politikadan, bilimden ve çeşitli konulardan, mizahî bir dille bahsetmek için neşredilirler. Ancak tramvay, bütün olumsuzluklarıyla o kadar göz önündedir ki *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesi, ilk sayfasının üst tarafına, “Tramvayın yolsuzluğundan şikâyet eder.” ifadesini koymaya karar verir:

> “*Tramvay gazetemize de bir yol açtı. Bilir misiniz nasıl yol? Öyle İstanbul sokaklarındaki tramvay tarîkleri gibi değil boyuna gidiyor. Eğer müşterilerimizden yine mi tramvay! Artık bıktık diyenler olursa, mutlaka tramvayı görmeyenlerdendir demek olur. Çünkü bunu görenler, tramvay bahsinin biter tükenir bahislerden olmadığını tasdik edecekleri âşikârdır. Ama ne dereceye kadar bilir misiniz? Şu dereceye kadar ki eğer gazetenin bâlâsına bu gazete, politikadan menâfi-i âmmeye dâir mevâddan, maâriften bahs edecektir ibâresine bir de tramvayın yolsuzluğundan şikâyet edecektir lafzını ilâve etsek olabilecek ve her gün için bu fenden de biz hayli mubâhis bulunabilecek*”[1134]

[1134] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 27, 25 Ekim 1871, 10 Şaban 1288, 13 Teşrinievvel 1287, s. 2.

Tramvayın "yolsuzluğu ve nizamsızlığı" söz konusu olduğunda, gazetelere her gün yazı yazmak için malzeme çıkmaktadır. Ancak *İbretnümâ-yı Âlem*, bir süre sonra tramvaydan bahsetmekten vazgeçer; çünkü o kadar haykırmasına ve idareyi uyarmasına karşın, kendini anlayan ve dinleyen çıkmamıştır. Bu maksatla, bir yazı neşrederek, diğer gazeteleri tramvay hakkında yazı yazmamaları için uyarır:

> "*Şaşarım bu gazetelerin aklına ki birtakım yaygaraları arasında tramvayı dahi mebhusunanh ederek, iş böyle gider ise İstanbul'da sağlam kol bacak kalmayacak diye haykırıp dururlar. Gûyâ sözlerine bir kulak veren var imiş. A kardeşler. Şirket-i Hayriye hakkında bu kadar bağırdınız, çağırdınız. Kayık çiğniyor, sandal deviriyor, mavna batırıyor. Güvertesinde adam ölüyor diye saydınız, döktünüz kulak veren oldu mu? Şimdi tramvay hakkında söyleyeceğiz sözler dahi aralığa gideceğini bununla anlamıyor musunuz? Ama siz diyeceksiniz ki biz böyle şeylerde umûm ağzından dellâllız. Güzel lakırdı ama gidip de herkesin kulağı dibinde bağırsanız, işiten yok. Demek ki sahîhan dellâl olsanız bile yine kendi kendinize bağırıp duracaksınız.*"[1135]

Gazeteye göre, karşıda muhatap alınacak kimse yoktur, bu yüzden ses çıkartmadan oturmak ve beklemek gerekir. Bütün bu yazılanlar ise idarenin, ne kadar "umursamaz" olduğunun bir kanıtıdır.

Tramvay şirketinin dönem gazetelerinde ne sıklıkla anıldığına baktığımızda, denizde hizmet veren Şirket-i Hayriye vapurları kadar isminin geçtiğini söyleyebiliriz. İlk dönem mizah gazeteleri, özellikle bu iki şirketle uğraşmış ve aksaklıklarını dile getirmişlerdir. Öyle ki bazen, kendileri de tramvay haberi vermekten usanacak ve bu şirketten bıktıklarını belirteceklerdir. Ancak, tramvaydan bahsetmeye fazlasıyla alışkın olan gazeteler için, biraz olsun tramvaydan uzak durmak pek mümkün olmayacaktır:

[1135] **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 44, 17 Aralık 1871, 6 Şevval 1288, 5 Kanunuevvel 1287, s. 3.

“Bazıları teşebbüs eylediği san’at-ı cedîdinden fârig olmasına tramvayın (yok yok artık bu nüshada olsun tramvayı yazmayacağım öyle niyet ettim ama şaşırdım da başladım.)”[1136]

Ağız alışkanlığından, cümleye yine “tramvay” diye başlayan gazetenin kendisi de tramvaydan bahsetmekten bıkmış olmalı ki lafı çevirme gereği duyar. Sadece gazeteciler değil, okuyucular da tramvay haberi okumaktan bıkmış olmalılar ki yine *Letâif-i Âsâr*’da şu cümlelerle karşılaşırız:

“Tramvaydan evvel Şirket-i Hayriye ile demir köprü ve beygirciler ve turûk ve çamurlar ve sâire ve şimdi ise herkesin ağzında tefevvüh eden ve kulaklarını ve zihnini meşbû’ eden tramvay olduğundan mütekellimîn ve sâmiiîn ikrâh etmiştir.”[1137]

Her zaman tramvaydan bahseden *Letâif-i Âsâr,* bu nüshasında da bu konuyu işlemekten uzak durmuştur.

3.2.2.7 Tramvay Şarkıları \ Şiirleri

İstanbulluların hayatına yeni giren tramvay için, gazeteler şarkı da kaleme almıştır. Her yönüyle tramvayın tasvir edildiği bu şarkıların biri *Letâif-i Âsâr* gazetesinde neşredilmiştir. Mizahi bir dille kaleme alınan şarkının tamamı şöyledir:

ŞARKI-YI TRAMVAY

Tramvayın yolu demir
İçinde gidenlerin bazısı emir
Biletçileri pek de ömür
Ne safâlıdır tramvay

[1136] **Letâif-i Âsâr,** nr. 76, 9 Şubat 1872, 29 Zilkade 1288, 28 Kanunusani 1287, s. 2-3.
[1137] **Letâif-i Âsâr,** nr. 77, 14 Şubat 1872, 5 Zilhicce 1288, 6 Şubat 1287, s. 2.

Ne cünbüşlüdür tramvay

Allı morlu gazlar yakar
Hanımlar seyrine bakar
İçi beni dışı seni yakar
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Önünde koşar bayrakçısı
Gayet güzel biletçisi
Yüreklere çöktü acısı
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Karşınınki iki katlı
Hayvanları çıngıraklı
İçinde oturması tatlı
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Kılavuzda mai gömlek
Tramvaylar hep bir örnek
Hanımlara çıktı dernek
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Tramvay geliyor yolda durma
Verdin ikiliği düşünüp durma
Aman biletçi arabaya bin yorulma
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Tramvay yoldan çıkar
Âlem çil yavrusu gibi kaçar
Arabacı buna şaşar
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay

Tramvaydır senin adın
Hanımlar çıkarır tadın
Bunu yapan Âşık Kadın
Ne safâlıdır tramvay
Ne cünbüşlüdür tramvay[1138]

Diyojen gazetesi de neşrettiği bir şiirde tramvaya yer vermiştir. Tramvay hakkında yazılmış dörtlük şöyledir:

Tramvayın hâli budur
Durak yerini unutur
Aman isper yavaş koştur
Paraya halk oruçludur[1139]

3.2.2.8 Vagon Kılavuzları (Vardacılar) \ Bayraktarlar

Tramvayın işlemesine yardımcı olan çeşitli kişiler bulunur. Bunlardan biri vagon kılavuzları; yani vardacılardır.[1140] Ellerindeki değnek ve sopalarla,

---

[1138] **Letâif-i Âsâr,** nr. 92, 16 Nisan 1872, 7 Safer 1289, 3 Nisan 1288, s. 4.
[1139] **Diyojen**, nr. 165, 29 Kasım 1872, (17 Teşrinisani 1288), s. 3-4.
[1140] "*Geliş gidişlerde tramvayın yol üzerindeki insanlara çarpmasını önlemek için şirket vardacılar kullanırdı. Bunlar bir yandan ellerindeki boruyu öttürür, diğer yandan 'varda' diye bağırarak arabanın önü sıra koşar, kalabalığı dağıtır, böylece meydana gelebilecek her hangi bir kazayı engellemeye çalışırlardı.*" Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Kara Ulaşımında Modernleşme", **Marmara Üniversitesi Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyumu Bildirileri**, 2011, s. 518.

"varda"[1141]; yani "korun" diyerek tramvay önünde seyreden insanları uzaklaştıran, mavi kıyafetli bu kişiler[1142], *Diyojen* tarafından alayla karşılanmıştır:

"*Vallahi tuhaf, her arabanın önünde mai gömlekli, mai donlu, acâib kıyâfetli, ellerinde sopa birer memur sırıtıyor. Bu memur elindeki sopayı durmayıp sallıyor. Önüne rast gelenin başı, gözü, kaşı neresi olur ise Allah yarattı demeyip vuruyor. Etraftan sopa menzilinden uzakta duranların kemâl-i beşâşetle seyretmeleri bir tarafa, deve gülecek bu hâle ardındaki beygirlerin gülmeden çatlamadıklarına taaccüb etmiyorum der isem yalan söylerim. Acâib, nasıl oluyor da beygirler gülmüyor bu heyete ve bu gidişe kim gülmez. Şimdiye kadar söyledim ve şimdi söylüyorum ve yine söyleyeceğim ki (Diyojen) ahvâl-i âleme bakıp bakıp gülmek için tamam vaktinde gelmiş.*"[1143]

Diyojen'in yanı sıra, *Letâf-i Âsâr* da bu yeni görevlileri mizahi bir şekilde tasvir eder:

"*Bugün vagonların önlerinde etvâr u reftârları acîb hakîkaten câlib-i dikkat, tuhaf alafranga heyet birtakım adamlar görülmüştür ki elbiseleri serâpâ mâi renk ve ellerinde birer sopa ve değnek olup değnek ve sopalarını sallayarak ve elleriyle ayaklarını her tarafa oynatarak ve muttasıl ıslık çalarak koşar ve ahali bunları görünce müteaccibâne bakar kaçarlar idi. Ben dahi taaccüb-*

1141 "*Atlı tramvayların sürücü, biletçi ve vardacı olarak çalışan 3 personelinden en ilgi çekeni, elinde nota tanımayan 'nefir' denen borazanı ile tramvayın çıngıraklı atlarının önünden 'varda, varda' diye bağırıp koşarak, atlı tramvaya yol açmaya çalışan vardacısıydı. 'Quarda!, yani 'korun, kendini kolla' manasına gelen varda sözcüğü, İstanbul'un, özellikle de Galata'nın Bizans çağlarından beri deniz ticareti vasıtasıyla, İtalya liman şehirlerinden aldığı bir kelime.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay**, İETT Yay., İstanbul, 1998, s.80.

1142 "*O devir tramvaylarının düdüklü vardacıları da meşhurdu. Sirkeci, Beyazıd'daki Merkez Kıraathanesi'nin önü, Aksaray Karakolu; karşıda da Voyvoda Yokuşu, Cadde-i Kebir'in dört yol ağzı, Taksim Çeşmesi gibi kalabalık yerlerde yalınayak, başı kabak, dörtnala pirinç borularını öttürürler, bazen seyisin yanındaki basamağa fiyakalı fiyakalı tutunup feryadı verirlerdi. Çoğu köşlülükten, omuzdaşlıktan yetişme, taban tepmeye, kurt dingili gitmeye idmanlı; atik, çevik, cambazlaşmış makuleler. Ayağı sürçmeden, sendelemeden zıp aşağı, zıp yukarı. [Köşlü (Köşklü): Eskiden İstanbul'a yangınları haber vermesi için yangın kulelerinde ya da başka uygun yerlerde bekleyen gözcü.]* " Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde,** Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yay., İstanbul, 2001, s. 107.

1143 **Diyojen,** nr. 50, 16 Eylül 1871, (4 Eylül 1287), s. 1-3.

künân bunları, ne olduklarını haber verdiklerinde bir yaşımıza daha girmiş ve böyle tuhaf görmüş olduğuma memnûn oldum." [1144]

Görüldüğü gibi, tramvayın kendisi gibi, alafranga kıyafetli görevlileri de şaşkınlıkla karşılanmış ve "tuhaf" olarak değerlendirilmiştir. Ancak bu görevliler, her ne kadar yoldan geçen vatandaşların ezilmesini önlemek için, atların önünde koşturuyor olsalar da kimi zaman, kendileri de ezilme tehlikesi ile karşı karşıya kalırlar:

"*Geçen gün tramvay önünde koşanlardan birinin kazâen ayağı kayıp düşmekle, arabanın kendisini çiğnemesine pek az kalmış olduğundan, böyle bir tehlikenin fi-mâba'd vuku' bulmaması için mezkûr (varda)cıların bundan sonra arabaların arkasından koşmalarına kumpanya tarafından karâr verilmiştir.*"[1145]

Elbette, yukarıdaki paragrafta belirtildiği gibi bir karar alınmamıştır. Ancak tramvayın, vardacısını bile ezecek durumda olması, gazetenin alayla karşıladığı bir tezattır. Yine aynı gazete tarafından, bu sefer de kılavuzların kıyafetleri ve yüzleri hakkında yorum yapılmıştır:

"*Maşallah maşallah! Hele şükür tramvay kumpanyasının bir söz dinlediğini gördük. Birkaç günden beri kılavuzlarına temiz esvaplar giydirmiş. Hem de esvâbı arkalarına yakıştırmış. Kırk bir kere maşallah, kılavuzlar o kadar güzelleşmişler ki tramvaya binmeyecekler bile kılavuzların süsünü seyr etmek için binmeye mecbur oluyorlar. Fakat mademki kumpanya fedâkârlığı ele almıştır, mezkur kılavuzların biraz da yüzünü gözünü temizlese daha güzel olur!*"[1146]

[1144] **Letâif-i Âsâr,** nr. 45, 19 Eylül 1871, 4 Recep 1288, 7 Eylül 1287, s. 4.
[1145] **Tiyatro,** nr. 14, 16 Mayıs 1874, (4 Mayıs 1290), s. 1.
[1146] **Tiyatro,** nr. 24, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3.

Kılavuz kıyafetlerinin perişanlığının düzeltilmesi, gazete tarafında olumlu bir şekilde karşılanır. Ancak, kılavuzlar kendilerini temiz tutmadıkça, bu düzenlemelerin hiçbir faydası yoktur.

Bahsi geçen görevlilerin pek çoğunun, yangın tulumbacılarından seçiliyor olması, *Tiyatro* gazetesine bu konuda, şöyle bir nükte yaptırır: "*Bir yangın vuku bulmasıyla Galata tramvayının bayraktarları vazîfelerini îfâ için yangına gittiler. Tramvay, sokağın orta yerinde kaldı. Müşteriler beklemektedir.*"[1147] *Latife* ise aslen tulumbacı olan bu kişilere, mizâhî bir şekilde yaklaşır:

> "*Tramvay bayraktarlarının ekserisi yangın tulumbacılarından olduğundan, ba'd ez în harîk vukûunda tramvay beygirlerinin muvakkaten kılavuzluk ederek varda çağıracakları mesmûumuz olmuştur.*"[1148]

Yangın çıktığında, vardacılık görevini terk edip, yangına koşacak olan bu kişilerin yerine, atların bakacağının belirtilmesi, gazetenin alaylı tutumunun bir neticesidir. Bu kişiler, tramvayın önünde sürekli koştuklarından, ayaklarının her zaman sağlıklı olması gerekir:

> "- *Tramvay bayraktarlarının sermayesi nedir?*
> *-Kavî taban.*"[1149]

Sağlıklı olmayan bir vardacının, görevini hakkıyla yerine getirmesi ise olanaksızdır.

Görevleri gereği, sürekli arabanın önünde koşmak zorunda olan kılavuzların, çoğu zaman koşmak yerine arabada oturduklarını ise *Meddah* gazetesinden öğreniyoruz. Burada neşredilen bir muhaverede, kılavuzların vazifelerini yerine getirmedikleri, bu yüzden de kazaların meydana geldiği dile getirilir:

1147 **Tiyatro,** nr. 36, 1 Ağustos 1874, (20 Temmuz 1290), s. 3.
1148 **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 2.
1149 **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 5 Ramazan 1291, 3 Teşrinievvel 1290, s. 2.

"*-İşittiniz mi? Tramvay geçen gün yine bir adam çiğnemiş!*

-Yine adam mı çiğnemiş? Tuhaf, öyle ise bu kumpanya artık insan kasaplığından kurtulamayacak vesselâm.

-Bilmem ama bana kalır ise kabahat arabacıda değil! Çiğnenen adamda…

-O neden?

-Neden olacak? Önünde giden eli bayraklı kılavuzları gözü görmüyor mu? İnsanın kulaklarını patlatırcasına çıkan âvâzelerini işitmiyor mu?

-Vâkıâ dediğin doğru ama, o bazı caddelere göre…

-Nasıl bazı caddelere göre?

-Öyle ya, bu kadar ahâli arabada olsun, husûsiyle arabacı, biletçi araba ile gitsin de kılavuzlar yayan mı yürüsünler?

-Demek ki bir iki caddenin gayrı yerlerde onlar da arabaya biniyorlar. Öyle mi?

-Şüphe mi var? Eğer binmemiş olsalar, bu gibi kazalar çıkar mı?

-Çıkmamak lâzım ama çıkıyor. Husûsiyle onların hizmeti arabaya binmek değil, arabanın önünde gitmek… Değil mi?

-Sözde öyle olacak ama gitseler…"[1150]

Böylelikle, yaşanan onca ölümlü ve büyük kazanın en büyük sorumlusu olarak kılavuzlar gösterilmiş olur.

Bu kadar iyi koşan, sağlıklı olan ve böylesine önemli bir şirkette çalışan vardacının, dönem koşullarında evlenebilmesi ise çok güçtür. Bunun nedeni, *Latife*'de şöyle belirtilir:

"*Geçenlerde tramvay bayraktarlarından birisi teehhül etmek üzere birisinin kızını istemiş ise de kızın pederi çabuk koşan adama tabir-i âhirle çapkın tesmiye olunduğunu işitmiş olmakla ben çapkın adama kızımı vermem diyerek reddetmiştir. Diğer bir bayraktar ki bir dul hatun ile akd-i nikâh etmek murâd etmiş ise de mezbûre hayır ben onu istemem, ben nice defa gözümle görmüşüm. O adam nicelerini yoldan çıkarıyor idi. Beni de*

[1150] **Meddah,** nr. 4, 3 Mart 1875, (25 Muharrem 1292), s. 2-3.

yoldan çıkarır diye cevap vermiştir. Al sana tramvayların bir belâsını daha!!"[1151]

Dolayısıyla, bu dönemde vardacı \ bayraktar olmanın, her açıdan zor olduğunu görüyoruz. Sürekli atların önünde koşup, yol açmaya çalışan bu görevliler, işleri yüzünden, toplum nazarında iyi bir yer edinememişlerdir.[1152] Bu doğrultuda bir delikanlının babasına sorduğu soru ve aldığı cevap, hayli ilgi çekicidir:

"*Bugünlerde delikanlının birisi pederine 'Ne yapayım ki herkes benden korkup geriye kaçsın.' dediğinde, pederi merkuma ya avukat olmasını veyahut tramvay arabalarına bayraktar yazılmasını nasihat ettiği söylenmektedir.*"[1153]

Bayraktarlar, tramvaya yol açan ve ahaliyi uzaklaştıran görevliler oldukları için, aynı zamanda "korku" ile ilişkilendirilmişlerdir.

Bahsi geçen kılavuzlar, önlerinde seyreden insanlara sesli ihtarda bulunmak yerine kimi zaman onları itip düşürmekte ve yaralanmalarına sebep olmaktadırlar:

"*Arabaların önünde koşmakta bulunan kılavuzların itip yere düşürmekte oldukları bir takım aceze ve mesâkîn-i âhâliyi toplayıp hastaneye götürmek üzere kılavuzlarla beraber birkaç tane de hamal kullanılması umûm tarafından temenni olunur.*"[1154]

[1151] **Latife,** nr. 2, 6 Nisan 1875, 25 Mart 1291, 29 Safer 1292, s. 1.
[1152] "*O günlerin bu ortam ve koşullarına bir de arabaları çeken atların ortaya çıkardığı sorunları ekleyin. At bu, canlı varlık; komutları ya dinler ya dinlemez, durabilir ya da duramaz, yürür ya da yürümez, ürküp kaçar, belki de yerinden kıpırdamaz… Bu noktada bir an düşünün. Atlı tramvayın önünden koşan, elindeki borazanıyla halkı uyaran, bağıra çağıra yolu açmaya çalışan, o çilekeş 'vardacı'nın görevinin önemini sanırım siz de kabul edeceksiniz.*" Tunca Varış, "Oyuncuları Değişse de Değişmeyen Konusuyla Süregelen Tiyatro… Atlı Tramvaydan Günümüze", **Toplumsal Tarih,** S. 24, Aralık 1995, s. 31.
[1153] **Latife,** nr. 18, 13 Mayıs 1875, 1 Mayıs 1291, 7 Rebiülahir 1292, s. 1,3.
[1154] **Hayâl,** nr. 147, 25 Mayıs 1875, (13 Mayıs 1291), s. 4.

Varlık sebepleri, insanları tramvay beygirlerinin verebileceği zararlardan korumak olan kılavuzlar, görevlerini tam olarak yerine getirmemektedirler. Önlerine çıkan aciz ve miskin insanları itip yaralayarak, bulundukları konuma aykırı davranmış olurlar.

3.2.2.9 Tramvay Durakları

Tramvay arabalarının durması, yolcu indirip bindirmesi için yapılan duraklar, kimi zaman uygunsuz yerlerde olabiliyordu. Sıkıntı veren bu durumlarda ise mizah gazeteleri devreye girer ve ciddi bir şekilde uyarı yapılır. *Diyojen*'de neşredilmiş "Tramvay Şirketine İhtâr" başlığını taşıyan yazı şöyledir:

> "*Mevkiflerin ittisâl veya mukâbilinde bakkal dükkanı tesadüf etmiş var ise öyle mevkiflerde arabaların vakfı lâ-yecûz. Çünkü salamura ve sardalya fıçılarının yağlı sularını serpmekten kaldırımlar öyle bir hâle geliyor ki insan bir eliyle kepengin bir tarafını tutmayınca durmak mümkün olamıyor. Arabalar nasıl durur bilmem.*"[1155]

Yağlı sular yüzünden, insanın güç yürüdüğü kaldırımlarda, tramvay arabalarının nasıl duracağı, *Diyojen*'in merak konusudur.

Tramvay duraklarında, idarenin görevlendirdiği memurlar mevcuttu. Bu görevliler, şayet işlerini güzel bir şekilde yaparlarsa, idare tarafından ödüllendiriliyorlardı. Ancak bu ödül, bir kâğıt parçasıyla teşekkür etmekten ibaretti. Durak memurları, işlerini kötüye kullanırlarsa, bu sefer de idare tarafından cezalandırılıyorlardı. Yalnız bu ceza, kâğıtla uyarı şeklinde değil de maaştan para kesilmesi tarzında oluyordu. Durumdaki bu tezatlığı ve garipliği ele alan *İbretnümâ-yı Âlem*, durak memurunun başından geçenleri şöyle aktarır:

[1155] **Diyojen,** nr. 35, 25 Temmuz 1871, (13 Temmuz 1287), s. 3.

“*Mevkif memurlarından birisi hüsn-i hizmeti sâyesinde tamam beş kıta şehâdetnâmeye nâil olmuş. Geçen gün bu zâtın bir de kabahati vuku' bulmuş. Kendisini idâre-i merkeziyeye çağırmışlar. O kabahati için on beş günlük maaşının kat'ine hüküm vermişler. Fakat ne çâre bizim memleketin halkı ma'lûm a. Bu gibi meselelerde ne kadar gürültü ederler. Bu herif dahi başlamış gürültüye hatta söğmüş saymış âdetâ edebsizleşmiş ve bir aralık 'Canım ben sizden beş kâğıt parçası aldım ise de beş para etmez. Hâlbuki siz benden üç dört lira alıyorsunuz. Bu revâ-yı hak mıdır. Şimdi sizin hakkınız gâyeti elimdeki şehâdetnâmelerden birisini geriye almaktır.' demiş.*”[1156]

Gazete, sanki tramvay idaresinin tarafını tutuyormuş gibi görünerek, bu durak memurunun tutumunu eleştirir. Hâlbuki asıl maksat, tersini dile getirerek, idareyi yermektir.

Tramvay duraklarında yaşanan sıkıntılardan biri, durakta iki tramvayın karşı karşıya gelmesi ve birkaç dakika beklemesi sonucu ortaya çıkan, kadın-erkek ilişkileridir. Tramvay durağındaki bu kısacık beklemeyi fırsat bilen kadın ve erkekler, Kalpakçılarbaşı'nı ve Kâğıthane'yi aratmayacak “rezâlet”lere sebep olurlar:

“*Aksaray'dan bindim. Birinci mevkie yani içeriye girdim. (Birinci mevki neresi malum değil a.) Her ne ise bir yer bulup oturdum. Meğer benim, tramvayın gayretini güttüğümde hakkım var imiş. Efendim bunun daha ne kadar muhassenâtı var ki tarife sığmaz. Ez-cümle, bundan böyle Kalpakçılarbaşı filan rezâletlerini men'e kalkışmak iktizâ bile etmeyecek. Zîrâ oralara kimse gitmeyecek. Şu mevkiflerde, iki tramvay karşı karşıya geldikleri zaman, bir iki dakikacık tevakkuf yok mu. Artık Kâğıthane mağıthane dahi bununla kıyas kabul edemeyecek, nasıl edebilir. Kadınlar*

[1156] **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 47, 28 Aralık 1871, 16 Şevval 1288, 16 Kanunuevvel 1287, s. 1.

vagonuyla, erkekler vagonu arasındaki mesafe bir arşının sülüsü; yani üçte birisi."[1157]

Tramvay duraklarında bekleyen arabaların arasındaki mesafenin bu kadar yakın olması ve bu sebeple kadın-erkek ilişkilerinin başka bir mecrada seyretmesi, gazeteyi fazlasıyla rahatsız etmiştir.

Tramvay duraklarıyla ilgili bir başka şikâyet ise hayvanlarla ilgilidir. Yorgun hayvanların bu duraklara gelerek etrafı pisletmeleri, bunun sonucunda oluşan koku ve kirliliğin yol açabileceği zararlar, *Diyojen* tarafından dile getirilmiştir:

"*Şöyle ki mevkif-i mezkûrda sekiz on çift hayvân ale'ddevâm bulundurulmakta olduğuna ve hayvânât-ı mezkûre yorgun gelerek daimâ mahal-i mezkûrede feşân vermelerinden dolayı teraküm eden bevlleri caddenin kenarına doğru yani ta Salkımsöğüt'e cereyân etmekte bulunduğuna binâen marrîn ve âbirîn ile berâber tramvayda bulunan müşterilerin hayvânları tebdîl olununcaya değin taaffünden iz'âc olunmakta olduğu ma' ve mâfih mezkûr bevl akıntısı yevmiyen yirmi otuz metre mesafe kat' etmekte olduğundan, birkaç güne kadar Bahçekapısı'na vâsıl olacağı ind'el-hesâb tayin eylemesiyle, eğerçi şimdiden tedâbir-i serîâsına bakılmaz ve tramvayın demir yol oluğuna tesadüf eder ise şirket direktörü bulunan zâtın odası kapısına kadar varıp bir göl heyetine gireceğinden…*"[1158]

Hayvan dışkılarının oluşturduğu akıntı, şirket müdürü Karapano Efendi'nin odasının önüne kadar varacak durumdadır. Dolayısıyla, gazete bu varakayı neşrederek durumun ciddiyetini haber vermek ister.

[1157] **İbretnümâ-yı Âlem (İbret),** nr. 47, 28 Aralık 1871, 16 Şevval 1288, 16 Kanunuevvel 1287, s. 1-2.

[1158] **Diyojen,** nr. 106, 3 Nisan 1872, (22 Mart 1288), s. 3-4.

3.2.2.10 Tramvay ve Kalabalık

İlk dönem mizah gazetelerinde, tramvay hakkında ele alınan konulardan biri de bu aracın kalabalık olmasıdır.[1159] Tramvayın haddinden fazla yolcu alması sonucu, sıkışık bir şekilde seyahat eden yolcular, durumdan şikâyetçidir. Hâl böyle olunca, mizah gazeteleri de eleştiriden geri durmazlar. Tramvay arabaları ile ilgili yapılmış eleştirilerden biri *Diyojen*'de görülür:

> "*Şimdi arabalar böyle ıskarça dolacaksa buna beygirin canı mı dayanır. Hem İstanbul halkı moloz mudur ki birbiri üstüne yığıp da götürülüyor. Hayır efendim hayır, bu memlekete şirket yaramıyor. İnhisâr dedin mi mutlaka halkı esir zannediyorlar. Ayol bir kere lugata bakın, inhisâr, imtiyâz ne demektir. Ondan sonra yaptığınız şeylere nâdim olursunuz. Galiba bu şirketler (inhisâr) lugatına bakarken gözlerine (husr) kelimesi ilişiyor da hizmetimizin ma'nâ-yı lağvîsi bu imiş diye halkı daracık yerlerde sıkıştırıyorlar. Şirket'in vâsıta-i mücâzâtı suya boğmak veya tente direğiyle öldürmek, bunun da galiba sıkıştırıp da canını çıkarmak olmalı. Her ne ise Rabbim binenleri ve yolda gidenleri muhâfaza eyleye. Âmin.*"[1160]

Zaten dar olan tramvaya, haddinden fazla yolcu alınıyor olması, bu şekilde eleştirilerin yapılmasına sebep olmuştur. Dolayısıyla, tramvaya binene rahat yüzü yoktur. *İbretnümâ-yı Âlem*'in, "Olmaz", başlığı altında kurduğu cümleler arasında

---

[1159] "*Dediğim gibi bu taraf tramvayları daha dar olduğundan müşteriler büsbütün omuz omuza, diz dize, burun buruna. Bu münasebetle bir fıkra anlatacağım: Memuriyeti ve çoluk çocuğu Trabzon'da olan, mezuniyetle İstanbul'da ve bizde misafir bulunan bir akrabamız, bir akşam kem surat halde geldi. Beyoğlu'na çıkarken tramvayın balık istifliğinden, tam karşısına oturan dudunun (yaşlı Ermeni kadının) sarımsak kokusundan, kucağındaki bızdığının öksürüp öksürüp yüzüne dahme gibi saçışından yaka silkip durdu. Haftası geçti geçmedi, adamcağızda bir 'öhö, öhö'dür gidiyor. 'Genzime tükürük kaçtı!', 'Galiba hançereme nevazil (nezle) iniyor!' derken, süt kardeşimden başlayarak, ben, iki ahretlik, koskoca dadım, ardından yakın köşkteki dayızademin kızı ve bir besleme, yani tam yedi nefer kişi Denizli horozları gibi ötmeye, morarıp morarıp, boğula boğula çırpınmaya başlamayalım mı? Boğmacının mükemmeli değil mi imiş? Aylarca neler çekişimizi, ne merkep sütleri içişimizi, Çiftehavuzlar'daki zift fabrikası, Kurbağalıdere'deki Gazhane civarlarına nasıl taşınıp duruşumuzu ben bilirim.*" Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde,** Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yay., İstanbul, 2001, s. 106.

[1160] **Diyojen,** nr. 48, 9 Eylül 1871, (28 Ağustos 1287), s. 1-3.

tramvay da kendine yer bulur: "*Tramvay arabalarında istirahat.*"[1161] Cümlenin sonuna, başlıktaki "olmaz" kelimesini getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar. Şayet kişi, iki katlı bir tramvay arabasının alt katında seyahat ediyorsa, üst katta bulunanlara nazaran, daha rahatsız durumdadır.[1162] Hâlbuki, üst katın bilet parası, alt kattan daha ucuzdur; fakat "gönül rahatlığıyla" seyahat etmek isteyen, kesinlikle üst katı tercih etmelidir:

"*-Efendim uğurlar olsun.*
-Eyvallah efendim.
–Oraya niye çıktınız.
-Beşiktaş'a gideceğim de.
-İyi ama siz bu kadar hıssetli değil idiniz. Kırk para ziyade verin de aşağı oturun.
-Yok efendim burası rahat.
-Acayip demek ki siz rahatsızlığa rahat diyorsunuz. Hiç öyle kuru yerde, bu kadar kalabalık arasında duracak, oturacak yer yok. Nasıl istirahat edilebilir?
-Hayır öyle değil, ben kalp rahatlığını, vücûd rahatlığına tercîh ederim de ondan.
–Aşağıda kalbiniz rahat etmez mi.
-Benim rahat etmez. Hele merakı ziyâde olan vehhâmlar için hiç oturulmaz çünkü yukarının bu kalabalığını görüyorsun. Maazallah bir kere çökecek olsa altındakiler nasıl olur.
-Nasıl olacak demirden olsa yamyassı kesilir.
– İşte ben demirden de olmadığımdan rahatla oturmak için buraya çıkarım."[1163]

[1161] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 13, 16 Eylül 1871, 2 Recep 1288, 4 Eylül 1287, s. 2.
[1162] "*Yazlık ve kışlık iki çeşidi olan atlı tramvayın çalışmaya başladığı ilk yıllarda Azapkapı-Ortaköy hattında yolcu fazlalığı yüzünden üst katı açık ve tenteli olan çift katlı tramvaylar işletilmiştir.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, "Tramvay", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1994, s. 299.
[1163] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 23, 16 Ekim 1871, 1 Şaban 1288, 4 Teşrinievvel 1287, s. 3-4.

Daha ucuz olan ikinci mevki, üst katta yer almakla beraber, müthiş bir kalabalığı da taşıyordu. Üst katın bu kadar kalabalığa dayanamayıp, alt katta birinci mevkide yer alanların üstüne çökeceğinden endişe eden bazı kişiler, bütün rahatsızlığına rağmen, üst katı tercih ediyorlardı.

Tramvay içerisinde fazla insanın yer almasından dolayı, kimi zaman araçta ufak tefek hasarlar meydana gelebilmekteydi. Tramvay camlarından birinin kırılması, bu küçük aksaklıklardan sadece biridir. Ancak idare, araba camının hasar görmesini büyük bir aksaklık sayarak, hadiseyi uzatır:

> "*Geçen gün bu arabaların birinin kadınların oturduğu mahallin bir camı her nasılsa ve ne vakit kırılmış ise kırık olduğu biletçiler tarafından görülür. Mevcûd kadınlardan, bunu sen mi kırdın diye birer birer istifsâr olunarak, nihâyet hiç kimse kabahati üzerine almadığı görülünce, içlerinden kadının bir tanesinin yakasını tutarlar ya camı yaptırırsın veyahut kim kırdığını gösterirsin diye cebr ü tazyîka başlarlar. Bîçâre kadın camın kırılması kendi sun'ıyla olmadığını îmân ve kurbunda bulunan hatunun işhâdıyla isbat ettiği gibi kimin kırdığını dahi bilmediğini tekrâr-be-tekrâr ifâde eder ise de bir türlü memurları iknâ edemez. Diğer hanımlar dahi canım onu kıran Kabataş'a çıktı. Bu hanımdan ne istiyorsun derlerse de hiçbiri söz anlatamaz. Nihâyet mezbûre bir hayli tazyîkten sonra yakayı kurtarmış ise de parayı verip vermediği anlaşılamamış.*"[1164]

O kadar kalabalığın içinde, cam kırılsa dahi kimin kırdığı belli olmamakta, idare ise cam parasını almakta diretmektedir. Aynı durum, tramvay kayışları için de geçerlidir. Tramvay şirketi, kalabalık dolayısıyla yer bulamayıp da ayakta kalan yolcular için kayışlar yaptırmıştır. Ancak bu kayışlar, o kadar kalitesizdir ki müşterilerin elinde kalır. Böyle bir şey olduğu takdirde, müşterinin kayış parasını karşılaması gerektiği ise rivâyetler arasındadır:

[1164] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 32, 6 Kasım 1871, 22 Şaban 1288, 25 Teşrinievvel 1287, s. 2.

"*Metâneti tehlikeli olmak mülâbesesiyle tramvay arabalarına binip de yer bulamayıp ayakta kalanların kayışlara asılmaması ve şâyet asılıverip de kayışlar kopacak olur ise müşteriye tazmîn ettirilmesi idâresince mukarrer olduğunu söylüyorlar.*"[1165]

Görüldüğü gibi şirket, kalabalık yüzünden kırılan camın veya kopan kayışın parasını, her zaman müşteriden almaktan yanadır.

Ağzına kadar dolu olarak giden tramvaya, müşteri almaya çalışan kondüktörün vurdumduymazlığı yüzünden yolcular sıkıntı çekmekte, hatta tramvaydan aşağı düşebilmektedir:

" *Tramvayın bugünkü hizmeti doğrusu ne kadar tahsîn ve takdîr edilse sezâdır. Hıncahınç dolu olarak geldi. Buradaki istasyonda beklemekte olan bir Arap karısını vagonda sıkıştıracak yer olmadığından, onu dahi mahrum etmemek için elleri kondüktörün elinde ve vücûdu kâmilen kaldırımda olduğu hâlde Arap karısını Nusretiye Câmi-i Şerîfi'ne kadar sürükledi. Nusretiye Câmi-i Şerîfi'nin önünde, her ne hâl ise kondüktör caydı mı ne yaptı? Arap karısının ellerini birdenbire bıraktı. Bîçâre kadıncağız o hızla betil gibi kaldırıma serilip yarım saat kadar bîhod çamurun içinde battıktan sonra, biraz aklı başına gelerek kalkıp adamın yüreği dayanmayacak derecede bağıra bağıra gitti!*"[1166]

Böylelikle, tramvay kazalarının sebepleri arasına, aracın haddinden fazla yolcu almasını da katabiliriz.

[1165] **Latife,** nr. 19, 26 Ekim 1874, 16 Ramazan 1291, 14 Teşrinievvel 1290, s. 1-2.
[1166] **Letâif-i Âsâr,** nr. 6, 29 Aralık 1874, 17 Kanunuevvel 1290, 20 Zilkade 1291, s. 55.

3.2.2.11 Tramvay ve Yavaşlık[1167]

Duraklarda, tramvay arabalarının diğer arabaları beklemesi yüzünden, müşteriler sıkıntı çekerler. Öyle ki yolcular, kimi zaman çareyi tramvaydan inip yürümekte bulur:

> "*Geçen günler Köprü'den Beşiktaş'a kadar olan mesâfeyi bir saat zarfında kat' edebildi. Fakat bunun yarım saati Fındıklı ve Kabataş mevkiflerinde diğer arabaları beklemekle geçti. Bu teşekkiyâtın sıhhatini her gün müşterilerden ekserisinin yarı yolda arabadan inerek yaya gitmeleri, hayvanlar yorulmaksızın Ortaköy'den Köprü'ye on dakikada gelmeleri isbât edebilir.*"[1168]

Tramvay, gazetelerin ve İstanbulluların gözünde, "artık tahammül olunamayacak bir hâle" gelmiştir. Öyle ki bazen, bir tramvay dolusu insan, bir kişi için üç saat bekletilebilir:

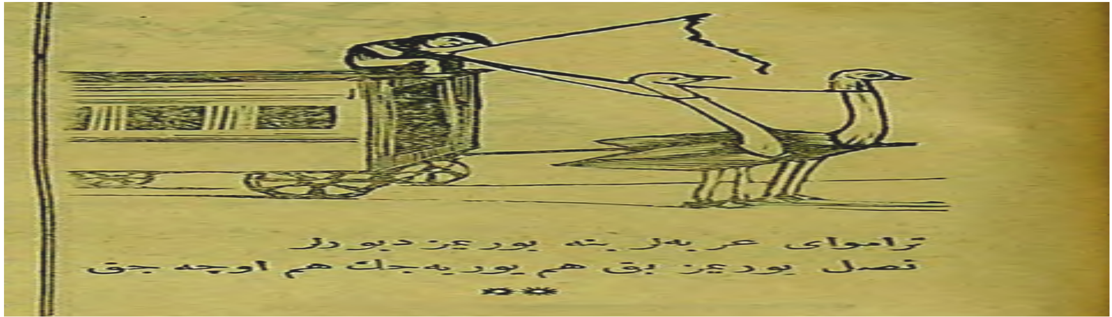
> "*Meselâ müşterinin biri peşin para vermez yahud hiç vermek istemez veyahud ister ama biletçinin arabaya binilir binilmez boğaza sarılırcasına para isteyişine hiddetlenir. Hâsılı mutlak bir sebeple araba memuruyla müşterilerden biri beyninde bir münâzaa zuhûr eder. Bunun üzerine memur efendi derhâl zurnasını çalarak- ta ki davasını fasl veyahud mezkûr müşteri aşağı ininceye kadar- arabayı durdurur! Artık ötekiler işleri yoksa beklesinler! Eğer bu aralıkta diğer müşteriler tarafından maazallah bari bizim paramızı ver de inip işimize gidelim filan diyecek olur ise 'Sözünüz şirket kanununa muhaliftir.' diye memur efendi tarafından tekdîr görülür.*

[1167] "*O zamanlar basın dilinde, konuşmalar sırasında, yavaşlığa ve tenbelliğe iki şey örnek olarak verilirdi: Karada tramvaylar, denizde Eyüp vapurları. Hayâl, Çaylak, Karagöz gibi mizah dergileri tevârüd benzeri olarak, herhangi bir sayılarında bunlardan söz edecek olsalar, arabacı veya kaptanın: -Sakallı çekil! – Kayıkçı, sağını al! diye korku ile attığı nâralara, - Yetiş de çiğne! diye verdikleri alaylı cevabı karşılık tutarlardı.*" Ahmed Râsim, **Eşkâl-i Zamân,** Haz. Orhan Şaik Gökyay, Millî Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul, 1969, s. 5.

[1168] **Diyojen,** nr. 120, 22 Mayıs 1872, (10 Mayıs 1288), s. 2-3.

'Öyle ise arabayı yürüt.' dense yine 'Kanunumuza muhâliftir.' cevâbı alır. Velhâsıl bir adam için diğerinin üç saat beklemesi lâzım gelir."[1169]

Tramvay memurlarının keyiflerine göre hareket etmeleri yüzünden, işlerine ve evlerine geç varan İstanbullular, üstüne bir de memurlar tarafından azarlanınca, durum içinden çıkılmaz bir hâl alır. Bu yüzden, "*Çabuk gideyim diye tramvaya binenler.*"[1170], "Kazanmayan Numaralar" arasında gösterilir. *Tiyatro'*nun "Yolculuğa Dair Malumat" başlıklı yazısında ise tramvay hakkında, yolculara şu bilgi verilir: "*İstanbul ciheti tramvay hattı. Her gün saat ikide yola salınıp ancak dört saat zarfında Aksaray'a fonda demir edebilir.*"[1171] Böylelikle, tramvayın ne kadar yavaş bir vasıta olduğu vurgulanmış olur. 23 Kasım 1874 tarihli *Latife'de,* tramvayın yavaşlığına dair bir karikatür yayımlanır. Altında şu ibare yer almaktadır: "Tramvay arabalarına yürümez diyorlar. Nasıl yürümez, bak hem yürüyecek hem uçacak." At yerine, leylek bağlanan tramvay arabalarının bundan sonra karada ve havada hizmet vereceği ima edilerek, yavaşlıkla alay edilir.



Resim-70 Latife, nr. 24, 23 Kasım 1874, (11 Teşrinisani 1290), s. 3.

İstanbul ahalisine göre, tramvaya binmenin hiçbir mantığı yoktur. *Latife* gazetesi de aynı görüşte olacak ki "Daha İyi Olmaz mı?" başlıklı yazıda, düşüncesini şöyle dile getirir: "*Bir adam tramvaya binip merkezlerde bekleyeceğine, yürüyüp de bir ayak evvel mahall-i maksûduna varsa.*"[1172] Cümlenin sonuna, başlıktaki ifadeyi

---

[1169] **Tiyatro,** nr. 20, 6 Haziran 1874, 25 Mayıs 1290, s. 2-3.
[1170] **Tiyatro,** nr. 37, 5 Ağustos 1874, (24 Temmuz 1290), s. 2-3.
[1171] **Tiyatro,** nr. 87, 19 Nisan 1875, (25 Rebiülevvel 1292), s.2.
[1172] **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 14 Rebiülevvel 1292, 11 Nisan 1291, s. 2.

getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar. *Meddah* da *Latife* ile aynı düşünceyi paylaşır ve İstanbullulara şöyle bir öneride bulunur: "*Cebinde parası olup da işleri acele olmayanlar gidecekleri yere tramvay ile gitmelidir.*"[1173] İşi acele olan ise kesinlikle tramvaya binmemelidir; çünkü gideceği yere yetişmesi mümkün değildir.

3.2.2.12 Tramvay ve Nizâmsızlık

Tramvay arabalarının nizamsızlığı, ilk dönem mizah gazetelerinin dile getirdiği konulardan biridir. Arabaların, birkaç dakikada bir değil de saatte bir kalkıyor olması ve buna karşılık idarenin, sanki dakika hesabıyla araba kaldırıyormuş gibi, tramvay kalkış dakikalarını gazetelerde ilan etmesi, *İbretnümâ-yı Âlem* tarafından alayla karşılanır:

> "*Hangi vakit söylediği dakika, değil saatte hareket ettiği var. Bunun hâlini bilmeyip de vaktine yetişemem diye koşarak gelip daha gelmemiş bulan müşterilere yazık değil mi, güneşin alnında yatsın dursun mu. Yoksa acaba tramvay idaresi, istasyon karîblerindeki kahvecilerle akd-i iştirâk edip bu yolda da paralarımızı almak mı istiyorlar. Eğer böyle ise her işi yolunda gördüğümüz tramvay şirketine bunu yakıştıramayız.*"[1174]

Gazetenin idareden bahsederken, özellikle "her işi yolunda gördüğümüz" ifadesini kullanması, alaylı yaklaşımının bir göstergesidir.

Hayâl'de geçen şu muhâvere, tramvay idaresinin halk ve gazeteler tarafından nasıl karşılandığını gözler önüne serer:

> "*- Hacivat o değil ama bir şey soracağım. Sen oldukça kulağı delik bir herifsin. Böyle şeylerden elbette haberin vardır.*
> *-Sakın münasebetsiz bir şey sorma zîrâ canımın sıkıntısı var.*

[1173] **Meddah,** nr. 27, 25 Haziran 1875, (21 Cemaziyelevvel 1292), s. 2-3.
[1174] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 22, 14 Ekim 1871, 29 Recep 1288, 2 Teşrinievvel 1287, s. 4.

-Yok yok. Bu tramvay arabalarının nizâmı ne yoldadır. Hiç haberin var mı?

-Vay sen onları nizâm mûcibince mi hareket ederler zannediyorsun? Onlar keyfe mâ-yeşâ iş görürler.

-Hacivat ben o sonraki lakırdıyı anlayamadım. Sakın fenâ bir lakırdı olmasın?

-Anlayamazsın ya cahil köpek.

-Anlat a babam darılma. Ayıp değil a, anlatırsan ne olur?

-Keyfe mâ-yeşâ demek istediği gibi iş görür demektir.

– Hah! Tamam, Hacivat galiba bu herifler senin dediğin gibi olmalı."[1175]

İstediği gibi iş gören tramvay idaresi, nizamsızlığı dolayısıyla, gazete muhaverelerinin konusu haline gelmiştir. Bir başka muhavere ise *Meddah*'ta karşımıza çıkar. Burada, tramvay seyislerinin nizamsız hareket etmelerinin nedeni, idare memurlarına bağlanır ve böylelikle seyisler aklanır. Tek atlı arabalardan birinin seyisi ile bir müşteri arasında geçen muhavere şu şekildedir:

Müşteri- Galata'ya beni kaça götürürsün?

Seyis- Efendim iki çeyreğe.

-Sana bir çeyreğim var. İşine gelir mi?

-Kimseye söylemez isen götüreyim.

-Hay hay söylemem.

-Öyle ise al şu markayı da arabanın içindeki teneke çekmeceye koy.

-Marka veriyorsun da yine kimseye söyleyeceğimden niye korkuyorsun?

-Efendim bizim nizâmımız iki çeyrek almaktır. Bugün nasılsa arabama kimseyi bindiremedim. Çekmecede akşam para göremezler ise bizi tekdîr ederler. Ondan kurtulmak için sizi bir çeyreğe götüreceğim.

-Demek ki sizi bu nizâmsızlığa idâre memurları mecbûr ediyor. Öyle mi?

-Şüphe mi var?"[1176]

[1175] **Hayâl,** nr. 71, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 2-4.

[1176] **Meddâh,** nr. 13, 5 Nisan 1875, (28 Safer 1292), s. 3.

Âmirinden azar işitmemek için, kurallara aykırı davranmak mecburiyetinde kalan arabacı ve müşteri arasında geçen bu muhavereyle birlikte, tramvay seyislerinin güç durumu gözler önüne serilmiş olur.

Gazetelerin, şirketin düzene gireceği ve yenileşeceğine dair pek umutları yoktur. *Hayâl'*in Aralık 1876'da neşrettiği, "Gayri Bir Horoz Keseceğim!" başlıklı yazıda, bu konuya şöyle değinilir: "*Tramvay idaresi ıslah olursa.*"[1177], bir horoz keseceğini beyan eden gazete, böylelikle umutsuzluğunu dile getirmiş olur.

3.2.3 Omnibüsler

Dilimize, Latinceden giren omnibüs[1178] kelimesi ile karada seyreden bir toplu ulaşım aracı kastedilir. Bugünkü dolmuş ve otobüsün işlevine sahip olan bu araç[1179], ilk defa 1825 senesinde Fransa'da görülmüştür ve M. Bodri adında bir kişinin keşfidir.[1180] Sonrasında, Londra'da da çalışan omnibüsler ile diğer toplu ulaşım araçları arasında bir rekabet ortamı doğar. [1181] İki veya dört atla çekilen, on-on iki

---

[1177] **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.

[1178] "*Bu kelime Latince 'om-ni-büs' kelimelerinden mürekkeb olup manası umuma mahsus, herkes için demektir. Umuma mahsus arabalara ve emsâli vesâit-i nakliyeye alem olmuştur.*" Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye,** Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 1995, s. 2581.

[1179] "*Bugünkü dolmuş veya otobüs işlevine sahip 'Omnibus' tabir edilen arabalar, XIX. yüzyılın ikinci yarısında kent içi ulaşımında kullanılmaya başlandı. Bu alanda faaliyetler göstermek isteyenler, Şehremaneti'nden aldıkları ruhsatla çalışabilmekteydiler. Dolayısıyla, 'omnibus'larla ilgili veriye ulaşmak kolay olmamakla beraber üzerinde çalışılmaya muhtaç bir alandır.*" İ. Murat Bozkurt, "İstanbul Kent İçi Toplu Ulaşım Tarihi Literatürü", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi,** Cilt 8, Sayı 16, 2010, s. 358.

[1180] "*1825 yılında M. Bodri adında birisi Nant şehrinde bir nakil vasıtası yaptı. Bu adamın bir hamamı vardı ve bu vasıtayı da müşterilerini kolaylıkla taşımayı düşünürken bulmuştu. Şehirde Omnes adlı bir bakkalın önünden müşterilerini alan vasıta, ufak bir ücret mukabilinde hizmet görüyordu. Zekâsı hayli parlak olan bakkal da bu fırsattan istifade ile kapısının üzerine şöyle bir tabela astı: 'Omnés Omnibus'. Kısa zamanda, omnibüs tabiri Nantlıların hamama gittikleri vasıtaya alem oldu. Bir yıl sonra M. Bodri; Buvatar ve Sen Seran adlı iki kişi ile ortak olarak omnibüs denen vasıtalarını Paris'in bulvar ve rıhtımlarında arz-ı endâm ettirmek fikrini tatbik sahasına koydu. İşte bu teşebbüsle beraber işler hız alıverdi.*" Nuri Pek, "Otobüslerin Babası: Omnibüs", **Resimli Tarih Mecmuası,** s. 31, Temmuz 1952, s. 1626.

[1181] "*Omnibüsler Londra'ya 1829'da ulaşır ve derhal kısa mesafelerde kullanılan posta arabalarının yerini alarak rekabete başlar. Omnibüs dizaynındaki ikinci aşamayı, 1851'de 'Knifed-board' otobüsü ile birlikte görüyoruz. Omnibüs şirketlerinin en ünlüsü bu işe 1847'de tek bir atla başlayan Thomas Tilling'e aittir. Bu kişinin, yüzyılın bitmesinden hemen önceki tarihlerde 4000 atı ve 160 omnibüsü vardı. 1900 yılında, sadece Londra'da, 3700 omnibüs mevcuttu ve her otobüs, ortalama iki buçuk*

kişilik bu arabalar[1182] İstanbul'a, "İstanbul Tramvay Şirketi" vasıtasıyla 1872'de gelmiştir. Ancak, 1860 senesinde oluşturulmuş bir mukavele örneğinde, Hacı Manuk Efendi adlı bir kişiye Üsküdar tarafında, yirmi beş yıl süre ile omnibüs işletme imtiyazının verildiği bilinmektedir; fakat bahsi geçen omnibüslerin, 1860'lı yıllarda Üsküdar'da çalıştığına dair kesin bir bilgi yoktur.[1183]

Şehrin diğer mahallerini, tramvay çalışan merkezlere bağlayabilmek için sefer yapan omnibüsler, tramvayın küçük bir versiyonudur. "İstanbul Tramvay Şirketi"nin mukavelesinde belirtildiğine göre, tramvay hatları inşa edilip faaliyete geçtikçe, diğer taraftan da omnibüs hatları yapılıp devreye sokulacaktır. İlk omnibüs hattı ise Ağustos 1872'de Perşembepazarı ile Pangaltı arasında çalışır.[1184] Rumeli

---

tonluk yüküyle, günde dört dolu sefer yapıyordu." Çelik Gülersoy, **Eski İstanbul Arabaları,** Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay., İstanbul, 1990, s. 13.

1182 "*Bugünkü otobüslerin yerinde evvel zaman içinde omnibüs arabaları vardı ve iki yahut dört hayvanla çektirilirlerdi. Bunlar yüksekti ve pencereli arabalardı. On, on iki kişiden fazla yerleri yoktu. Son zamanlarda Fransa'da görürdüm. Mektep arabası olarak istimal ediliyorlar, çocukları taşıyorlardı.*" Semih Mümtaz S., **Tarihimizde Hayal Olmuş Hakikatler,** Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1948, s. 136.

1183 "*Sayın Celil Ender'in yaptıkları araştırmalara ve Osmanlı arşivinde bulunan mukavele örneğine göre (İradeler Tasnifi Meclis-i Vâlâ bölümü 18815 no'lu belge) 13 Ocak 1860 (29 Cemaziyelahir 1276) tarihinde Osmanlı tabiyetinden Hacı Manuk Efendi isimli bir kişiye, Avrupa'dan getirilen ve 'omnibüs' tabir olunan dolmuş türü arabaların Üsküdar cihetinde, 25 yıl süre ile işletme imtiyazının verildiği görülmektedir. Verilen imtiyaza göre şirket, mukavelede belirtilmiş olan üç hat üzerinde bu arabaları işletecek olup, birinci hat ' Üsküdar-İcadiye-Doğancılar- Bağlarbaşı- Sarıkaya-Kısıklı', ikinci hat 'Üsküdar- Doğancılar-Karacaahmet', üçüncü hat ise 'Üsküdar- Beylerbeyi- Tophanelioğlu-Sarıkaya-Kısıklı' hattı olacak, ücretleri ise 20-140 para arasında değişecektir. Üsküdar yakasında bu araçların çalıştığına dair kesin bir bilgi olmamakla beraber, üzerinde 'Üsküdar Omnibüs Şirketi-80 Para' yazılı bir jetonun bulunmuş olması bu araçların mukavelede sözü edilen 1860 yıllarından sonra Üsküdar yakasında çalışmış olabileceğinin bir kanıtı gibi görülmektedir.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay,** İETT Genel Müdürlüğü, İstanbul, 1998, s. 25.

1184 "*Mukavelede de öngörüldüğü üzere şirket, tramvay hatlarını inşa edip işletmeye geçtikçe omnibüs hatlarını da devreye sokmaya başladı. İlk olarak 1872 Ağustos'unda Perşembepazarı ile Pangaltı arasında omnibüsler çalışmaya başladı. Galata'dan yokuşu tırmanmaya başlayan omnibüsler Tepebaşı'ndaki ilk durakta durmaktaydılar. Buradan Galatasaray, Harbiye yoluyla Pangaltı'ya ulaşılmaktaydı. Bu hat üzerinde yedi omnibüs çalışmaktaydı ve şirket belediyeye araba başına ayda 2 lira vergi ödemekteydi. Şirket bundan sonra, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında da omnibüs işletme arzusunda olduğunu şehremanetine bildirdi. Şehremanetinden ayrıca arabaların geçeceği yolların düzenleme çalışmalarının yapılması istenmişti. Gerçekten de mukaveleye göre omnibüslerin işleyeceği yolların tamir ve tesviyesinin belediye tarafından yapılması gerekiyordu. Belediye bu işler için harcanacak paranın şirketten borç alınmasını uygun gördü. Bilahere çalışmalarına izin verilecek omnibüslerden alınacak vergiler ile bu borç ödenecekti. Bu düzenlemelerin yapılmasından sonra 1872 Aralık ayından itibaren Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında omnibüsler yolcu taşımaya başladı.*" Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 68.

yakasında tramvay işletmenin yanı sıra, omnibüs de çalıştıran "İstanbul Tramvay Şirketi", Anadolu tarafında yaşayanlar için, omnibüs hattı yapma girişiminde bulunur; ancak bu istek geri çevrilir.[1185] Böyle olunca Anadolu ahalisi, kendi omnibüs şirketini kurmak için çalışmalara başlar. 14 Eylül 1873 tarihli mukavele ile Şehremaneti tarafından, on seneliğine imtiyaz verilen ve Üsküdar çevresinde çalışacak bu şirket sayesinde, Üsküdarlıların toplu ulaşım aracı özlemlerine son verilir.[1186] Üsküdar'ın çeşitli mahallerinde hizmet vermeye başlayan şirket ile Üsküdarlılar, "arabacıların esiri olmaktan" kurtulur.[1187] Bu durum, *Hayâl* gazetesinde şöyle dile getirilmiştir:

> "*Üsküdar Omnibüs Şirketi muâvenetiyle Tophanelioğlu ve Çamlıca'da oturanların sene-i sâbıkalar misüllü arabacıların esîri olmayarak ucuz ucuz amed-şüd edecekleri rivâyet olunmaktadır.*"[1188]

[1185] "*Geçen zaman içinde Üsküdar'da ne tramvay ne de omnibüs çalıştırılabildi. Tramvay şirketinin 1873 Nisan'ındaki omnibüs işletme talebi de bu arada reddedildi. Ret gerekçesinde şöyle deniyordu: 'Beyana hacet olmadığı üzere, tramvay şartnamesinin 16'ncı maddesinde, 'şehrin sair mahallerini tramvay merkezlerine bağlamak için münasip mevkilerde omnibüs işletileceği' ve mukavelenin 3'üncü maddesinde dahi 'şehrin sair tarafları ile irtibat temini için imtiyaz şeklinde olmamak üzere şirkete omnibüs işletme ruhsatı verilmiştir' hükmü bulunsa da, bu hüküm henüz tramvay hattı tesis edilmemiş yerler için geçerli değildir. Dolayısı ile şirketin Üsküdar'da omnibüs işletme talebi uygun görülmemiştir.*" Vahdettin Engin, "Üsküdar'da Omnibüs Şirketi'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri", **Üsküdar Sempozyumu IV,** (3-5 Kasım 2006), Bildiriler, Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 171.

[1186] "*Bu imtiyazın verilişinde, halkın kent içi ulaşım ihtiyacının karşılanması yanında, bu imtiyaz talebinin Üsküdar sakinleri namına olması, kurucularının ve hissedarlarının ahaliden oluşması ve yine tanınan bu imtiyazdan elde edilecek fayda ve kazancın, herhangi bir tarafa hasredilmeyip, ahaliye ait olması en önemli etkenlerdendi. Dolayısıyla bu imtiyazı, devletin kendi vatandaşlarına tanıdığı bir ayrıcalık olarak görmek yerinde olacaktır.*" İbrahim Murat Bozkurt, "19 Yüzyılda Kentiçi Toplu Ulaşımda Modernleşme ve Yeni Teknoloji Kullanımı: İstanbul Örneği", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi,** Türk Dünyası Belediyeler Birliği, İstanbul, 2008, s. 439.

[1187] "*Omnibüsler özellikle tramvayın işlemediği semtlerin halkı için önemli bir kolaylık olmuş, bu suretle bir nevi toplu taşımacılığa geçilmiş olunuyordu. Zaten İstanbul halkı da bunun farkında olarak omnibüslere 'dolmuş' adını vermişti. Önceden şehiriçi seyahatlerini yaya olarak gerçekleştiren İstanbul halkı için omnibüsler bir nimet idi. Gerçi araba kiralayarak seyahat etmek de mümkündü ama bu durum bir nevi günümüzde taksi tutmaya benzediği için herkesin bütçesi buna yeterli olmayabiliyordu. Bu sebeple omnibüsler ucuz bir toplu taşıma aracı olarak rağbet görüyordu.*" Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehir İçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler", **Osmanlı'da Ulaşım Kara- Deniz- Demiryolu,** Çamlıca Basım, İstanbul, 2012, s. 68-69.

[1188] **Hayâl,** nr. 56, 23 Nisan 1874, (11 Nisan 1290), s.2.

23 Ocak 1874 itibariyle çalışmaya başlayan Üsküdar Omnibüs Şirketi arabaları sayesinde, İstanbul'un Anadolu yakası, toplu ulaşım açısından, yeni bir döneme girmiş olur.[1189]

3.2.3.1 Omnibüs ve Temizlik

1870'li yıllarda toplu taşıma araçlarındaki temizlik ve bakım pek yerinde olmayacak ki ilk dönem mizah gazeteleri bu ilgisizliği ele alma gereği duyarlar. 12 Mart 1874 tarihli *Hayâl*'de neşredilen bir zayiçede; yani yıldız hareketlerini gösteren cetvelde, geleceğe dair çeşitli tahminlerde bulunulmuştur. Omnibüs arabalarına dair yürütülen tahmin ise şu şekildedir: "*Omnibüs ve tramvay arabalarında bir mertebede tahâret ve nezâfete dikkat olunacak ki her üç ayda bir kere bütün arabalar içli dışlı yıkanacaktır.*"[1190] Omnibüs arabaları, görevliler tarafından hiç yıkanmayıp temiz tutulmadığından gazete, kendince bir hayal kurarak ve tahminde bulunarak, olması gerekeni dile getirmiştir. Cümlede yer alan "üç ayda bir" ifadesi ise dikkat çekicidir. Her gün temizlenmesi gereken omnibüslerin, üç ayda bir temizleneceğinin söylenmesi, eleştirel yaklaşımın bir neticesidir. *Tiyatro* gazetesi ise omnibüs arabalarının ne kadar kirli olduğunu, şu muhavereyi neşrederek anlatmıştır:

"*-Ayol bu minderler bir karış toz! Bunun üstüne oturulur mu?*
-Canım bana ne söylüyorsun?
-Ya kime söyleyeyim?
-Var kumpanyaya anlat.

[1189] Omnibüs arabalarının özellikle Anadolu yakasında yaygınlaşması istenmektedir: "*Üsküdar Omnibüs Şirketi'nin Boğaziçi'ne doğru bir posta işleteceğine ve birkaç günden beri Beylerbeyi'ne kadar işletmekte olduğuna dair çarşamba günkü gazetenizde bir havadis gördüm. Şirketin şu tedbiri, hakikaten bâis-i memnûniyet olduğundan, cümle-i devâmını temenni ederiz. Ancak Şirket-i Hayriye'nin Anadolu cihetinde işletmekte olduğu vapurların halka verdiği zahmet üzerine biddefeât, mezkûr Şirket-i Hayriye'ye şikâyet olunmuş ve vapurların tezyidi zımnında birçok istirhamda bulunulmuş ise de bir fayda hâsıl olmayıp şirket yine bildiği gibi vapur işletmekten ve bu yüzden ahaliye zahmet vermekten asla feragat etmemiştir. Eğer mezkûr Omnibüs Şirketi, Çamlıca taraflarına işlettiği arabalar gibi Boğaziçi'ne doğru mütemadiyen araba işletmeye devam eder ise umumun mazhar-ı rağbet ve memnuniyeti olur ve Anadolu cihetine gidecek olanlar yalnız Üsküdar'a kadar vapur ile gidip ondan ilerisi için vapura binmek külfetinden vareste kalır.*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 452-453.

[1190] **Hayâl,** nr. 38, 12 Mart 1874, (28 Şubat 1289), s. 3-4.

(Tiyatro)

Kumpanya da anlamazsa ne yapmalı?"[1191]

Tozlu yollardan geçen omnibüslerin içi de dışı gibi toza bulanmasına karşın, görevliler arabaları temizleme gereği duymamaktadır.

3.2.3.2 Omnibüs ve Kazalar

1870'li yıllarda İstanbul'da sık sık tramvay kazası yaşandığı gibi omnibüs kazaları da yaşanabiliyordu ve mizah gazeteleri bunları sayfalarına almaktan geri kalmıyordu:

"*Geçende Karaköy'den Feriköyü'ne işleyen omnibüslerden biri Pangaltı açıklarında kazâzede olmuş ise de iki atla bir arabacı ve bir de biletçiden ibâret olan tâifesiyle derûnunda bulunan yedi adam ve iki Frenk papazı tahlîs-i cân edebildikleri mervîdir.*"[1192]

Gazete, ölümle sonuçlanmayan bu kaza haberini sadece vermekle yetinmiş ve herhangi bir yorum yapmamıştır. Ancak, 3 Ekim 1874 tarihli *Hayâl*'de, omnibüs arabalarının yol açtığı kazalar ciddi bir şekilde eleştirilir ve Üsküdar ahalisi tarafından kurulan "Üsküdar Omnibüs Şirketi"nin, kaza konusunda tramvay şirketi ile yarış içerisinde olduğu belirtilerek, durumun ciddiyeti anlatılmaya çalışılır:

"*KARAGÖZ TELGRAF ŞİRKETİ*

AHİRETTEN 19 EYLÜL

Üsküdar şirket arabalarından birinin geçende Üsküdar'da Mahkeme Sokağı'nda çiğnediği bir Ermeni'nin bu günlerde vürûdu beklenmekte ise de hâlâ zuhûr etmedi.

1191 **Tiyatro,** nr. 40, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 3.
1192 **Hayâl,** nr. 50, 9 Nisan 1874, (28 Mart 1290), s. 3-4.

HAYÂL

Desene bu şirket de galiba tramvayın ikincisi olacak. Bu sokağın başındaki sebzevatçı alınmazsa hiçbir vakit orada kaza eksik olmaz. Zîrâ dört kişi yan yana rahat geçemeyen bir sokakta, koskocaman omnibüs işletmek, iğnenin gözünden deve geçirmeye benzer. Eğer bu duvarı da yapmazsa bu şirket de mutlaka tramvayın ikincisi olacaktır. Al sana halkın başına bir belâ daha.

ÜSKÜDAR

İCADİYE KEZÂ

Şirket arabalarının Bülbülderesi'ne sapacağı yerin karşısındaki dereye korkuluk çekilmediğinden, burada bir kazâ vukûundan korkuluyor. Dere epeyce derindir."[1193]

Dar yollardan büyük ve geniş omnibüsleri geçirmeye çalışan şirket, gazetenin hedefi hâline gelmiştir. Ölümlü kazaların da yavaş yavaş baş göstermesiyle beraber, tramvay şirketi gibi bir "belâ" ile uğraşacaklarından endişelenen *Hayâl*, gerekli tedbirlerin alınmasını ister.[1194] Kazalara yol açmamak için, Üsküdar Omnibüs Şirketi'nin aldığı tedbirlerden biri ise kondüktörlerin ellerine birer boru verip çaldırmaktır. Ancak, bir süre sonra bu boruların gürültüsü Üsküdar ahalisini rahatsız eder. Bu sefer şirket, arabalara çan yaptırıp taktırma gereği duyar. Bu durum, *Hayâl* gazetesi tarafından memnuniyetle karşılanmış olacak ki Karagöz'ün müjde vereceğini duyan Hacivat, ona şöyle cevap verir:

"*Bu müjden mutlaka Üsküdar ahalisine olacak; çünkü omnibüs şirketi, müşterilerini taciz etmemek için kondüktörlerin dur boru kumandalarına mahsus düdüklerini toplatıp yerine arabalara birer çan yaptırmış.*"[1195]

[1193] **Hayâl,** nr. 104, 3 Ekim 1874, (21 Eylül 1290), s. 4.

[1194] Dönemin ciddi gazetelerinden olan Basiret de omnibüslerin ölümlü kazalarına değinmiştir: "*Tramvaylarla omnibüsler bidâyet-i zuhûrundan beri bir dereceye kadar iyâb u zihâbı teshil ettilerse de ara sıra ahrete gönderilen bîçârelerin yetim kalan familyalarıyla, ondan dolayı tahassül eden reessürât-ı umûmiyyenin derecâtı düşünülür ise fevâid-i teshîliyye hiç mesabesinde kalır."* Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 216.

[1195] **Hayâl,** nr. 176, 31 Temmuz 1875, (19 Temmuz 1291), s. 3-4.

Bu haberi duyan Karagöz ise Rumeli yakasında tramvay ve omnibüs işleten "Karapanos Efendi'nin kulakları çınlasın." diyerek bir göndermede bulunur.

3.2.3.3 Omnibüs, Bozuk ve Tozlu Yollar

Omnibüs arabalarının geçebilmesi için yol çalışmalarına girişen tramvay şirketi, düzgün olan yolları bozmakta, zaten bozuk olanları da daha berbat bir hâle getirmektedir.[1196] *Çıngıraklı Tatar*'ın verdiği bilgiye göre, bunun sebebi, insanların yolda yürümesini engelleyip, omnibüse binmelerini sağlamaktır. Böylelikle pabuç eskitmekten usanan ahali, mecburen omnibüse binecek, şirket de para kazanacaktır:

> "*Tramvay şirketi Eyüp ile Unkapanı arasında omnibüs arabaları işletecek imiş. Onun için Şehremaneti'nin antikadır diye şimdiye kadar göz bebeği gibi saklamış olduğu taşları sökerek yolun iki tarafına 'And Sıradağları' gibi dizmişler. O kaldırımların yerine her kim olsa onlardan iyi bir kaldırım yapardı. Çünkü onlardan fena kaldırım yapmak ihtimâlin hemân hâricinde gibidir. Fakat tramvay şirketinin mahâreti malûm ya? Nasıl yapmışsa yapmış. Ondan berbad bir kaldırım yapmak için bir yol bulmuş. Fassâllardan ekserîsinin sözlerine bakılırsa, gûyâ tramvay şirketinin evvelki bozuk yolları daha ziyade bozmasına sebep Cibali, Fener, Balat, Eyüp ahalilerini arabalara binmeye mecbur etmek için imiş. Yani ya arabalarına bineceksiniz yahud her gidip gelişte birer çift pabuç eskitmemek isterseniz evlerinizde kapanıp kalacaksınız demek için imiş. Şurası da var ki Kağıthane Denizi'nin*

[1196] Basiret gazetesi de aynı görüşte olacak ki omnibüsler hakkında şu yorumda bulunur: "*Türkçesi 'dolmuş' manasına olan omnibüslerin memleketimizde lüzum ve faydasını inkâr edenlerden değil isek de bunlardan memul olan faydanın günden güne artmakta olan mazarrât nispetinde olmadığı müsellem olarak, onun devâm-ı vukuuyla ahalinin insilâb-ı huzûr ve rahatını dahi arzu edenlerden değiliz. Binaenaleyh idarenin insafına müracaatla bu kere de birkaç lâkırdı söyleyeceğiz. Şöyle ki: Şimdiye kadar vuku bulan ihtârâta penbe-gûş-ı müsâmaha hâlinde görünen idareye yine tekrar ederiz ki yolların mevki mevkii derece-i nihâyeye varmış olan bozukluğundan naşi Beyazıt'tan Edirnekapısı'na işleyen arabalar keklik gibi taştan taşa sekiyorlar. Vakıa binenlerce kuvve-i hâzımaya iane eder bir nev-i riyâzet-i bedeniye var ise de arabaların bu raksı sebebiyle iki tarafta oturan yolcular durmayıp yerlerinden hoplayarak birbirlerinin kucaklarına düşüyorlar. Bu sırada elerinde bulunan sigaralar karşısındakinin ağzına burnuna girip bazı kere de ağız burun kanamak gibi şeyler de oluyor. Arabaların atılmasından evler temelinden sarsılır…*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 215.

sağ tarafı ahalisine başka geçecek yol olmadığından pabuç eskitmekte inâd edecek olurlar ise ya kendiler omnibüslerle tepelenecek ya omnibüsleri tepeleyecekler. Lakin omnibüsler tramvayın küçük karındaşı olduğundan, Fenerliler tarafından tepelenmesinin ihtimâli olmayıp, onları tepeleyeceklerinde şüphe yoktur." [1197]

Burada dikkati çeken nokta, omnibüslerin "tramvayın küçük kardeşi" olarak nitelendirilmesidir. Tramvayın kardeşi omnibüs, kaza ve belâya yol açmasıyla ün yapmış olan tramvaydan geri kalmamakta, insanları "tepelemeye" devam etmektedir.

Omnibüs yollarının bakımsızlığının ve bozukluğunun yanı sıra tozlu olması da dönem mizah gazetelerince sıkça ele alınmış özelliklerdendir. Bunlardan birini *Tiyatro* sayfalarında görüyoruz. Yolların tozu, omnibüslerin içine de girmekte ve müşterileri rahtsız etmektedir. Gazete ise durumla şöyle alay eder:

"*-İşittiniz mi? Üsküdar omnibüslerine birer fırça koymuşlar.*
-O ne be? Arabanın içinde berber dükkânı mı açmışlar?
-Hayır canım. İner iken ahali, üstünü başını temizlesin için.
-İyi ya. Oldu olacak bari arabalara birer de hamam yapaydılar da herkes iyice temizleneydi."[1198]

Üsküdar omnibüslerine binenler, yolların tozundan ötürü kendileri de toz içinde kaldıklarından, bu konuda bir kural oluşturulmuştur: " *Üsküdar omnibüsüyle utanacak bir yere gider isen ilk evvel hamama girip sonra gideceğin mahalle git. Çünkü adama mısır değirmeninden geliyor derler.*"[1199] Tozların kesreti öyle bir hâle gelmiştir ki arabaların içine dolmakta ve insanların üstünü başını tamamen sarmaktadır. *Şafak* gazetesi, alayının dozunu biraz daha artırarak ve abartarak, omnibüs arabalarının içinde "tozdan boğulanların" da olduğunu aktarır:

[1197] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 5, 23 Nisan 1873, (11 Nisan 1289), s. 2-3.
[1198] **Tiyatro,** nr. 6, 18 Nisan 1874, (6 Nisan 1290), s. 2.
[1199] **Tiyatro,** nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 3.

"*Bağlarbaşı'ndan Üsküdar'a gelen omnibüs arabalarından birinin içinde, adamın biri tozdan boğulmuş ise de yüzü gözü, saçı sakalı bütün bütün rengini değiştirdiği cihetle kim olduğu bilinememiş.*"[1200]

Artık toz yüzünden arabacılar, yollarını şaşırır duruma gelmişlerdir:

"*Geçen salı günü Üsküdar omnibüslerinden biri tozdan yolunu şaşırıp mezarlık içine girmiş ise de şükürler olsun bir sakatlık olmamış.*"[1201]

"*Bazı kereler omnibüs arabaları tozdan yollarını şaşırıp hilâf-ı maksûd bir tarafa gitmekte olduklarından, bunun men-i zuhûru için arabacıların göğüslerine tarîk-i müstakîmi bildirir bir pusula asılmasına karâr verilmiştir.*"[1202]

Elbette, böyle bir pusula asılmayacaktır; fakat gazete, yolların durumuyla alay edebilmek için böyle bir haberi verme gereği duyar.

Rumeli tarafında, toplu taşımada beklenen ilgiyi görmeyen omnibüslerin, tatil edilmesinden sonra bile bozulan yollar düzeltilmez. Bu durumun eleştirisi ise *Hayâl* tarafından yapılmıştır:

"- Karagöz! Ne yazıyorsun?
-Gazeteye 'Eser' unvanlı bir bend.
-İşte.

Eser

İnsanın cihanda halefe, selefe en güzel yâdigârı eserdir. İnsan, âlemde mutlak bir eser bırakmalı. Gerek o eser iyi olsun gerek kötü. Bak, ne saklayalım. Tramvay Şirketi pek güzel eserler bıraktı. Ez-cümle Eyüp'e işlettiği omnibüs arabalarını işletmek için Balıkpazarı'ndan ta Balat'ın üst

---

1200 **Şafak,** nr. 9, 14 Mayıs 1874, 28 Rebiülevvel 1291, 2 Mayıs 1290, s. 2.
1201 **Şafak,** nr. 9, 14 Mayıs 1874, 28 Rebiülevvel 1291, 2 Mayıs 1290, s. 2.
1202 **Tiyatro,** nr. 15, 20 Mayıs 1874, (8 Mayıs 1290), s. 1.

> *tarafına kadar yolları bozdu. Memulü kadar tutamadığından arabaları tatil eyledi ise de yolu hâlâ düzelmedi. Bu fena eser mi? Önümüz kış gelip giden çamura bulandıkça, sebep olana hayırlı hayırlı duâ eder. Dedik ya insan âlemde iyi kötü her ne türlü olursa olsun duâya bâis olmak üzere eser bırakmalı vesselâm.*"[1203]

Şirket, yolları baştan düzgün yapmadığı gibi, arabaların tatil edilmesinden sonra bile yolları düzeltmeye girişmez. Bu durum ise gazeteyi endişelendirmiştir; çünkü kış günleri bu yolların çamurla kaplanacağı âşikârdır. Şirketin bıraktığı bu 'eser'i ele alan *Hayâl*, eseri insanların "hayır duâ" ile anacağını belirterek mizah yapar.

Tramvay şirketi, omnibüs arabaları için yol yapmaya çalışırken, insanların yoldan geçmesini engelleyen pek çok çukur açar. Karşıdan karşıya geçmeye zorlanan İstanbullulara rahatlık vermek için ise güya, kereste esnafı bir araya gelerek, köprü inşasına karar verirler:

> "*Tramvay kumpanyasının omnibüs arabalarıyla küşâdına muvaffak olduğu hufrelerin tuğyânından dolayı bir taraftan diğer taraf geçilmek imkânsız hâle geldiğinden, Zindankapısı'ndan Unkapanı'na kadar olan mesafede yirmi beş aded köprünün inşâsı için kereste esnafı beyninden bir kumpanya teşekkül edeceği kaviyyen söylenmektedir.*"[1204]

Elbette, kereste esnafı arasında böyle bir çalışma başlamamıştır. *Hayâl,* açılan çukurlar yüzünden karşıya geçemeyen insanların durumunu anlatabilmek için, mizahi bir eleştiri yapar.

26 Aralık 1874 tarihli *Hayâl* nüshasında, omnibüs arabalarının tahrip ettiği yollardan akan yağmur sularından ve oluşturduğu "deniz"den bahsedilir. Bu arabalar yüzünden, yollar öyle bir hâle gelmiştir ki neredeyse, bir "okyanus" teşkil edecektir:

1203 **Hayâl,** nr. 103, 30 Eylül 1874, (18 Eylül 1290), s. 4.
1204 **Hayâl,** nr. 119, 25 Kasım 1874, (13 Teşrinisani 1290), s. 4.

"AYNEN VARAKA

İstanbul ve bilâd-ı selâsenin memerr-i ekâbir olan caddeleri yaz günleri sulanıp imkân mertebesinde toz beliyyesinden vâreste oldukları hasebiyle onlar müstesnâ olmak şartıyla eyyâm-ı şitâda berf ü bârânın şiddet-i nüzûlünden bi'l-cümle çıkar çıkmaz sokaklarla işlek olan olmayan caddelerin ser-â-pâ çamur oluşunda müsâvât bulunduğu piyâdeler tarafından hallolunmuş bir mesele olduğuna binâen Şehremâneti'nce buna da bir çâre aranmakta imiş. Karagöz Efendi sen ne dersin?

KARAGÖZ

Ben müsâvâtın vücûduna kâil olanlardan değilim. Zîrâ Karapanos Efendi'nin omnibüs arabalarının tahrîb eylemiş olduğu Fener Caddesi daha kar yağmadı ama yağmurlardan taraf taraf deryâlar teşkîl ediyor ki cümlesi birleştirilecek olsa hemân bir bahr-i muhît hâline gireceği şüphesizdir. Binâenaleyh bu caddenin sâir caddelerden müstesnâ olması lâzım gelip müsâvât kalmaz."[1205]

Özellikle, Fener Caddesi üzerinde duran gazete, burada çalışan omnibüs arabalarının neden olduğu yol sorunlarına değinerek, eleştirisini ortaya koyar.[1206] Omnibüslerin tahrip ettiği caddelerde, sadece yağmur suları değil, çamur da görülebilmekteydi. Bu durum, ahaliyi hayli bıktırmış olacak ki "Bıktık Usandık" başlıklı bir yazıda, usanç veren şeyler arasına omnibüsler de alınmıştır: "*Omnibüs caddesinin çamurlarından.*"[1207] Cümlenin sonunu, başlıktaki ifade ile tamamladığımızda,

---

[1205] **Hayâl,** nr. 128, 26 Aralık 1874, (14 Kanunuevvel 1290), s. 2.

[1206] Omnibüs yolları hakkında benzer bir eleştiri, Basiret sayfalarında da görülür: "*Evet aşağıki yolların yapılışı bir fen ve kaide tahtında olmayıp, bu sebeple tesviye değil tağyir tabirine sezadır. Çünkü bunların iki tarafı yüksek ortası çukur olarak yapılmış, şimdi yağmurlar yağdıkça hemen Unkapanı'ndan Eyüp'e kadar hele Eyüp Karakolhanesi'ne kadar o vâsi yol bir başından öbür başa ve iki taraflı olarak bir körfez heyeti peyda ediyor. İki tarafta bulunan ev sahipleri birbiriyle görüşmek veyahut çarşıya gitmek mecburiyetinde bulundukları hâlde, buna nailiyet için herkes kapısının önüne birer ufak sandal bağlayıp onunla iyâb ü zihâba başlamalı! Bu ise herkes için pek kolaylıkla tedarik ve istimal olunur tedâbir-i ihtilâttan olmayıp, körfez ise geçenki yağmurlarda bu hâli peyda edip ileride kış günlerinde o şiddetli yağmurlar ve onlardan hâsıl olan seylâbelerin Eyüp taraflarınca hâsıl ettiği şiddet ve cesametler düşünülür ve eyyâm-ı şitâda yalnız Dersaadet ahalisiyle değil, kapıbir komşularıyla bile ihtilâttan kesileceği bil-bedâhe olunur…*" Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 215-216.

[1207] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.

söylenmek istenen ortaya çıkar. *Letâif-i Âsâr*'a göre, bu çamurlar yüzünden omnibüste seyahat eden insanlar, tıpkı "benekli tavuk" gibi dolaşmaktadırlar. "Zamane Gülünecekleri" başlıklı bir yazıda, gülünecek şeyler arasına, bu tip insanlar da alınmıştır: "*Omnibüse binip de çamurda zifostan benekli tavuğa, kurak havada tozdan yer köstebeğine benzeyenler.*"[1208] gazeteye göre, gülünecek kişilerdir. *Latife* de omnibüs arabalarının geçtiği yollardaki tozları, kendine konu edinmiştir. Mizahi bir şekilde ele alınan sorunla ilgili şu bilgi verilir:

> "*Geçenlerde tünel tarîkiyle Galata'dan Tekkeönü'ne giden kadının birisi, akşam kocasına bu hususu nakl ettiği sırada, (Kimse seni görmeden arabaya binip gitmek ne tuhaf oluyormuş.) dedikte, kocası merkumeye hitâben, ey şaşkın, o husus yalnız tünelde mi vâki' olur. Beyoğlu ve Üsküdar Caddesi omnibüs arabalarına bin de bak toz duman etrafını kapatıp kimse seni görebiliyor mu demiş.*"[1209]

İnce bir alayla ele alınan omnibüs yollarının, ne durumda olduğu başarılı bir mizahla belirtilmiştir. Arabaların geçişi esnasında oluşan "toz okyanusu"nu engellemek için, bir makine temin edileceği bilgisi, yine *Latife*'nin mizahi bir haberi olarak karşımıza çıkar:

> "*Omnibüs arabalarının ma'hûd toz okyanusuyla vuku' bulan muhâcemelerine artık arabalar tarafından tâbâver-i tâkât getiremeyeceklerinden, bir makine vasıtasıyla tozların bastırılacağı tasavvurunda imişler.*"[1210]

Aslında, Şehremaneti tarafından sulanması gereken yollar için, makine temin edileceğinin belirtilmesi, mizahi bir yaklaşımın sonucudur.[1211] Yine *Latife* gazetesinde neşredilen bir haberde tozlu yollarda seyreden omnibüslere değinilmiştir:

1208 **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 24 Mart 1875, 15 Safer 1292, 12 Mart 1291, s. 115-116.
1209 **Latife,** nr. 17, 10 Mayıs 1875, 28 Nisan 1291, 5 Rebiülahir 1292, s. 1-3.
1210 **Latife,** nr. 29, 10 Haziran 1875, 29 Mayıs 1291, 6 Cemaziyelevvel 1292, s. 4.
1211 Dönemin ciddi gazetelerinden Basiret de omnibüslerin kaldırdığı toza kayıtsız kalamamış ve şu cümleleri yazmıştır: "*Üsküdar omnibüsleri Çamlıca'ya gidip gelişi bir dereceye kadar teshil ettiyse de hâl böyle kalırsa ileride de Çamlıca'ya gidecek adam kalmayacak gibidir. Sebebi malum ya,*

"*Tozlar günden güne terakki etmekte olduğundan omnibüslere galebe edecek gibi görünüyor. Şimdiye kadar vuku' bulan muhârebe ve müsâdemelerinden omnibüs fırkası pek fenâ bir hâle gelmiştir.*"[1212]

Bağlarbaşı'ndan aktarılan bu haberle birlikte, toz meselesinin özellikle Üsküdar tarafında var olduğunu söyleyebiliriz.

Rumeli yakasında, tramvay şirketinin yanı sıra bir başka kumpanyanın da omnibüs işletmeye başlayacağının duyulması, yolların kötü durumunu gözünün önüne getiren *Meddah*'ı endişelendirir:

"*İşitildiğine göre, köprü başından Eyüp'e kadar omnibüs işletmek üzere yine bir kumpanya çıkmış. İşi tramvay idaresine açmış. Onlar da pek âlâ Allah râzı olsun demişler. Şimdi mukâvele etmek üzere imişler. Bakalım bu kumpanya ne yapacak? Allah vere de eski kumpanya gibi sokakları murdar mı etmeye idi.*"[1213]

Böylelikle, omnibüs geçen sokak ve caddeleri düzeltmek yerine, daha beter hale getiren tramvay şirketine bir göndermede bulunulmuş olur.

Omnibüs yollarındaki tozlar, bir süre sonra Üsküdar ahalisine bıkkınlık vermeye başlayacaktır. *Latife*'de neşredilen "Bıktık Usandık" başlıklı metinde çeşitli konulara değinilirken, omnibüsler için şu cümle kurulmuştur: "*Üsküdar omnibüs*

---

omnibüsler teshilâta mukabil meydana bir suubet ve müşkülât çıkardı ki birbirine mukayese olunduğu hâlde, suubet suhulete galip görünür. Suubetten muradım omnibüslerden hâsıl olan tozlardan yaz günlerinde hususiyle bir rüzgârlı havada Üsküdar cihetinden Bağlarbaşı'na kadar gidenler için bedihîdir ki iskeleden yahut Çamlıca'dan bir araba kalktığı vakit mahiyetinde mükemmel bataryasıyla beraber mükemmel bir alay süvari geliyor imiş gibi bir toz duman kalkıp, araba şöyle dursun sağlı sollu ne kadar ebniye varsa kâffesini ihata ederek, bir taraftan da havaya kalkıp ortalığı göz görmez bir hâle getiriyor." Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 302.

[1212] **Latife,** nr. 35, 1 Temmuz 1875, 19 Haziran 1291, 27 Cemaziyelevvel 1292, s. 2-3.

[1213] **Meddah,** nr. 29, 2 Temmuz 1875, (28 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.

arabası yollarından."[1214] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar.

3.2.3.4 Omnibüs, Beygirler ve Yavaşlık

Rumeli tarafında, "İstanbul Tramvay Şirketi"ne bağlı olarak çalışan omnibüs arabalarına zam yapılacağını öğrenen *Tiyatro* gazetesi, bunun sebebinin arpa ve saman fiyatında görülen artış olduğunu öğrenmiştir. Bu bilgi ışığında, şirketi eleştiren ve zaten ucuzlukta bile beygirlerin aç ve susuz bırakıldıklarını iddia eden gazete, pahalılıkta da aynı yolun takip edilmesini ister:

> "*Hepsinden sarf-ı nazar beygirlerin ucuzlukta dahi arpa ve saman yüzü gördükleri olmadığı cihetle varsın bu sefer de vermeyiversin. Zâti onlar açlığa alışkınlardır. Ama bize kalır ise bu seferki zam fiyatından da yine murâd hayvanlara arpa yedirmek olmayıp, belki o paralar ile kendilerine Viyana'dan arpa suyu getirtip içmektir.*"[1215]

Burada, omnibüs arabası işleten tramvay şirketine karşı ağır bir ithamda bulunan *Tiyatro*, biletlere zam yapılma sebebinin beygirler olmayıp, idare yöneticilerinin özel istekleri olduğunu vurgulayarak, eleştirisini ortaya koyar. Paragrafta bahsi geçen "arpa suyu"ndan kasıt ise biradır.

Beygirlere çok önem veriyormuş gibi görünen omnibüs şirketi yöneticilerini eleştirmek için neşredilmiş bir muhavere yine *Tiyatro* sayfalarında karşımıza çıkar:

> "*Kondüktör- Efendim aşağı inin! Anlatamadık mı?*
> *-Neyi a canım?*
> *-Beygirler on iki kişiden ziyade götürmez demedik mi?*
> *-Beygirler arabanın içinde on üç kişi olduğunu ne bilecek?*

[1214] **Latife,** nr. 23, 14 Şubat 1877, (2 Şubat 1292), s. 2.
[1215] **Tiyatro,** nr. 9, 29 Nisan 1874, (17 Nisan 1290), s. 2-3.

-Var sen onu kumpanyaya anlat!

-

Diğer Arabada

-Ayol bir saatten beri bekliyoruz. Arabayı sürsene!

-Olmaz.

-Niçin?

-Beygirler on iki kişiden aşağı adam taşımaz.

-Tamam! On iki kişiden aşağı taşımaz. On üç olursa taşıyamaz. Öyle ise bundan sonra beygirler için mahsus adam hazırlamalı!

-Var sen onu kumpanyaya anlat."[1216]

Nizama çok uyuyormuş gibi görünen şirketin bu ilginç halleri, gazeteler tarafından muhavereler şeklinde yansıtılmıştır. Beygirlerin yavaşlığı ve yokuş çıkamamasıyla ilgili bir başka muhavere ise *Tiyatro*'nun 12 Eylül 1874 tarihli nüshasında görülür:

"*-Canım şu Üsküdar omnibüs arabalarının beygirleri bir türlü yokuş çıkamıyorlar. Buna bir çare?*

-Tuhaf! Yokuş çıkmasınlar.

- Olur mu ya? Arabanın mutlaka yukarı çıkması lazım.

-Mutlaka lâzım mı? Öyle ise onun çaresi pek kolay.

-Pek kolay mı?

-Öyle ya! Beygirleri yokuş çıkacakları vakit neft yağıyla ihtikân etmeli!"[1217]

Böylelikle gazete tarafından, beygirlerin acıklı durumu gözler önüne serilmiş olur.

Tramvay arabalarında olduğu gibi, omnibüsler de o dönem için pek yavaş hareket ediyor olacak ki *Latife* gazetesinde şöyle bir habere yer verilir:

[1216] **Tiyatro,** nr. 40, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 3.

[1217] **Tiyatro,** nr. 47, 12 Eylül 1874, (31 Ağustos 1290), s. 3.

"*Omnibüs arabaları beygirlerinin yüz yetmiş dört bin sekiz yüz kırk beş adımda Galata'dan Feriköyü'ne vardığı tahkîk kılınarak, bu ise ziyâdece ağır ayak demek olduğundan, iki bin adımda varır on altı re's hayvân mübâyaası zımnında idâresi tarafından Macaristan'a memur-ı mahsûs gönderileceği işitilmiştir.*"[1218]

Gazete, beygirlerin bu yavaşlığının sebebini, "az yiyip çok yürümeleri"ne bağlayarak, atların aç bırakıldıklarını ve çok çalıştırıldıklarını söylemek ister. Bu kadar yorgun düşen beygirlere bir mükâfât verilmesi gerektiğini düşünen *Latife*, şu mizahi haberi okuyucularına vererek, eleştirisini bir kat daha artırır:

"*Tramvay ve omnibüs arabaları beygirleri aç ve susuz çalıştıklarına göre, ileride bari bir mükâfât görmek arzu ve talebinde olduklarından, ba'demâ bunlardan hizmet-i hâliyelerince emekdâr olanların mükâfaten, menzilhânelere satılmasına idârece karar verilmiştir.*"[1219]

Posta beygirlerinin dinlendirildiği yer manasına gelen menzilhaneye lâyık görülen bu atlar, gazete tarafından merhamet edilen; fakat tramvay şirketince umursanmayan canlılar olarak karşımıza çıkar.

Meddah gazetesi de Üsküdar Omnibüs Şirketi beygirlerinin yavaşlığını konu edinen yayınlar arasındadır. "Bir Gün" başlıklı yazıda beygirlere şöyle değinilmiştir: "*Bir gün Üsküdar Omnibüs Şirketi beygirleri İmrahor Yokuşu'nu dört saatte çıkaracak; ama kimse görmeyecek.*"[1220] Beygirler, özellikle yokuş çıkarken çok zorlanıyor olacaklar ki gazete, böyle bir tahminde bulunma gereği duyar. Aşağıdaki karikatür ise bu konu ile ilgilidir. *Hayâl* gazetesinin 78. nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu ifade yer alır: "Omnibüs ve tramvayları yokuşlardan suhûletle çıkarmak için Karagöz'ün keşfettiği yeni bir usûl."

[1218] **Latife,** nr. 19, 26 Ekim 1874, (14 Teşrinievvel 1290), s. 1-2.
[1219] **Latife,** nr. 20, 29 Ekim 1874, (17 Teşrinievvel 1290), s. 2.
[1220] **Meddah,** nr. 12, 1 Nisan 1875,(24 Safer 1292), s. 3.



Resim 71 Hayâl, nr. 78, 4 Temmuz 1874, (22 Haziran 1290), s. 4.

3.2.4. Şimendiferler\ Demiryolları

Sanayileşmenin bir sonucu olan demiryolunun dünyaya gelişi, 19. asırda gerçekleşir.[1221] Osmanlı Devleti'ne gelişi ise 1860'lardadır ve bu devlette demiryollarının çok büyük bir kısmına yabancı sermaye sahiptir.[1222] Osmanlı demiryollarında, tebaa ancak alt tabakalarda hizmet verebilmekte, bu yolların işletimi ve yönetimi ise Avrupalıların eline teslim edilmekteydi. Bunun nedeni, demiryolu

---

[1221] "*Tarihler 27 Eylül 1825'i gösterdiğinde, İngiltere'de Stockton ile Darlington arasındaki ilk demiryolu halkın alkışları arasında ilk seferine açılıyordu. Tren, saatte 17 kilometre giderek 57 kilometre uzunluğundaki bu yolda adetâ uçuyordu (!). Hâdiseyi seyretmeye gelmiş binlerce kişiden pek azı denemenin muvaffak olacağını ummuş, ne var ki 600 meraklı yolcuyu taşıyan bu 'Geleceğin Taşıtı' , gittiği gibi kazasızca geri dönmüştü. Bu ilk seferde lokomotifi kendisi kullanarak 'dünyanın ilk makinisti' olma ünvanını ele geçiren İngiliz Mühendis George Stephenson ise bu mühim olayın derin hazını yaşıyordu.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT, İstanbul, 2011, s. 190.

[1222] "*Fuat Paşa: 'Yabancı sermaye gelir demiryollarını yapar ve işletir, ama bu sermayenin haklarını koruyacağım diye arkasından onun devleti ve siyasi gücü de gelir'diyordu.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT, İstanbul, s. 194.

yapımı için Osmanlı Devleti'nin gerekli teknolojik yeterliliğe sahip olmamasıydı. İngiliz, Alman ve Fransızların hâkim oldukları demiryolu hatları sayesinde, ucuz ve kolay taşımacılık başlamış oldu[1223] Sultan Abdülaziz döneminde ise İstanbul'u Paris'e bağlayacak olan demiryolunun ilk adımları atıldı ve bu konudaki imtiyaz, Avusturyalı Baron Hirsch'e verildi.[1224] Hattın bir kısmı, İstanbullular için önem arz eden Yedikule- Küçükçekmece demiryoludur. Bu hat, aynı zamanda Rumeli Demiryollarının ilk hattı olma özelliğine sahiptir.[1225] Hattın daha sonra Sirkeci'ye kadar uzatılmasına karar verilmiştir.[1226] Bir diğer önemli hat ise Anadolu Demiryolu'dur. Haydarpaşa'yı İzmit'e bağlayan bu hat, 1873'te bitirilmiştir.[1227]

[1223] "*Türkiye'de ilk demiryollarının yapımı 1860'larda, Osmanlı İmparatorluğu döneminde başlamıştır. İngiliz şirketlerinin yaptığı bu ilk demiryollarından Köstence- Çernovada hattı 1860'ta, İzmir-Kasaba hattı 1865'te, Varna-Rusçuk hattı 1866'da açıldı. İzmir-Aydın hattı 1871'de tamamlandı. Aynı yıl döşenmeye başlanan Rumeli hattı 1883'te İstanbul'u Avrupa demiryollarına bağladı. Anadolu-Bağdat demiryolunun İstanbul ile İzmit arasındaki ilk bölümü 1873'te tamamlandı. 1883'te çıkarılan bir fermanla bu hattın işletilmesi ve İzmit-Ankara hattının yapımı Almanlara bırakıldı.*" "Demiryolu ve Tren", **Temel Britannica,** Ana Yayıncılık, İstanbul, 1992, s. 137.

[1224] "*Abdülaziz döneminde ulaşım ve haberleşme alanında da önemli ilerlemeler kaydedildi. Toplam 452 kilometre olan demiryolu şebekesi onun zamanında 1344 kilometreye çıktı. İstanbul'u Paris'e bağlayacak olan 2000 kilometrelik demiryolu imtiyazı Avusturyalı Baron Hirsch'e verildi. Bu hattın saray bahçesinden geçmesi çeşitli itirazlara sebep olduysa da Abdülaziz, 'Demiryolu geçsin de isterse sırtımdan geçsin.' diyerek konuya verdiği önemi gösterdi. Bu yolun Sofya'ya kadar olan kısmı 1874'te işletmeye açıldı. Diğer taraftan bütçenin elverdiği oranda devlet eliyle de demiryolu inşasına başlandı. Bunlardan ilki olan 99 kilometrelik Haydarpaşa-İzmit hattı 1873'te açıldı. Anadolu'da yabancıların yaptıklarıyla birlikte demiryolu uzunluğu bu dönemde 329 kilometreye çıktı.*" Cevdet Küçük, "Abdülaziz", **TDV İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 1, İstanbul, 1988, s. 181.

[1225] "*Osmanlı Devleti'nin kendi inisiyatifi ile gerçekleştirdiği ilk büyük çaplı hat Rumeli Demiryolları olmuştur. Esas itibari ile 1855 yılından itibaren bu hattı yapmaya çalışan devlet, ancak 1869 yılında, Baron Hirş adlı Yahudi bir bankere imtiyaz vermek suretiyle icraata geçebilmiştir. Osmanlı Devleti daha önceki başarısız teşebbüslerin de etkisi ile her türlü fedakârlığı göze alacak tarzda hareket etmiştir. Böyle olduğu içindir ki, kurnaz bir insan olan Baron Hirş, fırsattan en iyi şekilde faydalanarak devleti ağır mali yükler altına sokan birçok oyuna girişmiş, mukavelelerdeki boşlukları değerlendirerek, devlet hazinesini soyma derecesine varan maddi çıkarlar sağlamıştır. Rumeli Demiryolları, İstanbul'dan başlamak üzere Edirne-Sofya-Belgrat istikametini takip ederek Avrupa hatları ile birleşecekti. Diğer bir hat ise Selanik'ten Bosna-Hersek'e kadar uzanacak, buradan Avusturya demiryolları ile bağlantı kuracaktı. Bu hatların birbirleri arasında bağlantıları olacağı gibi, denizle bağlantı açısından bir kol Dedeağaç'a uzanacak, diğer bir kol ise Karadeniz sahilindeki Burgaz Limanı'na gidecekti. Toplam uzunlukları 2000 kilometreyi bulacak bu hatlar imtiyaz sahibi Baon Hirş'in suistimalleri yüzünden bitirilememiş, sonradan yapılan çeşitli mukavele değişiklikleri ile 1279 kilometre olarak tamamlanmış ve 1875 yılına kadar peyderpey hizmete girmiştir. Bu arada asıl hedeflerden biri olan Avrupa hatları ile bağlantı sağlanması da gerçekleştirilememiştir.*" Vahdettin Engin, "Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti", **Türkler,** C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 464.

[1226] "*Çalışmalarına 4 Haziran 1870 tarihinde başlanmış olan 15 km.lik Yedikule-Küçükçekmece hattının bir an önce bitirilebilmesi için özel bir gayret sarf edilmiştir. Bu amaçla da sadece bu hat üzerinde 2.000 den fazla işçi çalıştırılmaktadır. Fakat bu sıralarda meydana gelen beklenmedik bir olay çalışmaların aksamasına yol açmıştır. Avrupa'daki siyasî gelişmeler neticesinde 19 Temmuz 1870 tarihinde Fransa ile Prusya arasında savaş çıkmıştır. İnşaatı yürütecek teknik personel*

İlk dönem mizah gazetelerinde, demiryollarının diğer ulaşım araçlarına göre daha az işlendiğini görmekteyiz. Bunun nedeni, demiryolunun İstanbul'un dışarı ile bağlantısını gerçekleştiriyor olmasıdır. Gündelik hayatın içinde çok yer almayan demiryollarının, kullanıcıları da genellikle sıradan halk değil, elit kesim olmuştur. Dolayısıyla İstanbul'u, sayfiye yerlerine, dışarıya bağlayan demiryolları mizah gazeteleri tarafından sıklıkla ele alınmamıştır.

3.2.4.1 Şimendifer İstanbul'da

Şirket-i Hayriye sayesinde, uzak kaldığı için gidilemeyen Boğaziçi köyleri, İstanbullulara yakın hâle gelmişti. Aynı şekilde, demiryolları sayesinde de Yeşilköy, Küçükçekmece gibi bir başka açıdan uzak yerler, artık İstanbulluların ilgisini çekmeye başlar.[1228] Halkın sadece gezmek için bile şimendifere bindiğini, hatta kadınların trenden dışarı çıkmaksızın, bu geziyi tamamladıklarını ise *Diyojen*'den öğrenmekteyiz:

---

tamamiyle yabancılardan oluşmaktaydı. Dolayısı ile savaşla beraber, Alman işçilerden bir bölümü ile gerek Fransa'dan gerekse Almanya'dan gelmiş olan mühendislerden çoğu askerlik hizmetlerini yapmak üzere ülkelerine geri dönmüşlerdir. Savaş sebebiyle Fransa'ya ısmarlanmış olan malzemelerin gelmesi de gecikmiştir. Bu şartlar altında Yedikule-Küçükçekmece hattı gecikerek ancak 1870 yılının sonlarına doğru bitirilebilmiştir. Mukaveleye göre bir hattın işletmeye açılabilmesi için 80 km.nin tamamlanmış olması gerekmektedir. Fakat şirket, sadece bu kısım için özel bir uygulama yapılarak, Yedikule-Küçükçekmece arasının bir an evvel açılışının yapılmasını teklif etmiş ve hükümet de bu fikri benimsemiştir. Resmi açılış töreni için 26 Aralık 1870 tarihi tespit edilmiştir. Fakat hava muhalefeti sebebiyle ertelenen tören 4 Ocak 1871 günü, aralarında sadrazamın da bulunduğu kalabalık bir davetli ve halk topluluğunun katılmasıyla gerçekleşmiştir. Olaya verilen önem dolayısı ile birçok devlet dairesi resmen tatil edilmiştir. Rumeli demiryollarının ilk hattının açılmasından dolayı imtiyaz sahibi Baron Hirsch'e birinci rütbeden Mecidiye nişanı verilmiştir. Resmi açılıştan hemen sonra, 5 Ocak 1871'den itibaren, yolcu taşımacılığı başlamıştır." Vahdettin Engin, **Rumeli Demiryolları,** Eren Yay., İstanbul, 1993, s. 66-67.

[1227] "*Bir başka hat, Haydarpaşa-Ankara yolunu ve uzantılarını kapsayan 'Anadolu Demiryolu'dur. Bu yolun Haydarpaşa-İzmit arasını hükümet kendisi yapmıştır. Bu kesim 1873 yılında bitirildikten sonra, hükümet işletmeyi devretmiştir.*" Ali Kemal Gürbüz, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Rolü", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** Cilt 2, Sayı 3, 1999, s. 176.

[1228] "*Demiryollarının çeşitli toplumsal etkileri de olmuştu. Bunların bir bölümünde uzak dış ekonomik güçlerin gündelik yaşamda giderek artan önemleri sonucu Osmanlı toplumunda artan huzursuzluk duygusu rol oynuyordu. Öbür toplumsal etkiler, sabah evden işe gitme- akşam işten eve dönme biçiminde yeni bir alt-kültürün oluşmasından Osmanlı toplumundaki etnik gruplar arasında gerilimlerin artmasına kadar geniş bir alana yayılıyordu. Örneğin İstanbul'un zenginleri Marmara Denizi ve İzmit Körfezi kıyılarında villalar alıyor, yeni yaşama üslupları ve tüketim kalıpları ediniyorlardı.*" Donald Quataert,"19.yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** 52. Fasikül, 6. Cilt, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 1633-1634.

“Demiryol hakîkatte görmeye sezâ bir şey. Hem kadınlara da yasak değil. Eğer beni dinlersen bir kere git gör. Kadınlara yasak olmak şöyle dursun… Ben Ayastefanos’u hiç görmemiştim. Bir kere önünden geçtim. O müreffeh karye sâkinelerinin ahlâk u etvârını kâmilen anladım. Ayastefanos’un büyük madamaları akşamüzeri geçen demiryol arabalarına binip Küçükçekmece’ye kadar gidip teferrüc ederek arabadan çıkmadan yine avdet ediyorlar.”[1229]

Demiryolu sayesinde, ilçeler ve mahalleler birbirine daha da yakınlaşmış olur. Bu da İstanbul’da yaşayan her çeşit insanın yakınlaşması anlamına gelir.

Şimendiferin İstanbul’a gelmesiyle, halkta ve gazetelerde bir endişe baş gösterir. Bu endişenin nedeni ise şimendiferin tramvay gibi kazalara yol açabilecek olmasıdır. Tramvayın neden olduğu kazaları yazmaktan bıkan ilk dönem mizah gazeteleri, tramvay gibi tehlikeli bir başka toplu ulaşım aracının İstanbul’a gelecek olmasından duydukları kaygıyı dile getirmek isterler. Bu gazetelerden biri *Letâif-i Âsâr*’dır. Mizahi bir dille kaleme alınan yazıda, şimendifer kazalarından korunmak için İstanbulluların neler yapabileceği anlatılmıştır:

“Ey sokakta dalgın giden zevât, tramvay arabalarını davul ve zurna ile bu kadar rezalete dûçâr eylediniz. Şimdi İstanbul’a şimendifer arabaları dahi geldi. Bakalım onlara ne yapacaksınız. Ama bana kalırsa, onlar bunlar gibi olmayıp buhar ile yürüdüğünden her ne kadar tramvay sizin için şu ahvâle dûçâr oldu ise de (fenâ değil ya musikalı araba oldu) şimendifer için dahi galiba siz tebdîl-i câme edeceksiniz. İşte bu elbise-i cedîdeyi dahi size tarif edeyim de şimdiden ağır ağır tedârik ediniz. Evvelâ yüz yirmişer arşın olmak üzere üç aded sarık ve sarığın terinin üzerinde bir bayrak olup bu bayrağın üzerinde dahi büyük hatt ile (Ben buradayım, gelme dur destûr ya şimendifer) tahrîr olunmuş ve bu sarığı başınıza ve diğer bir sarığı göğsünüze (şâyed ön taraftan gelirse) ve üçüncü sarığı dahi ensenize takıp ol zaman şâyed ya önden ya arkan şimendifer gelir de beni çiğner (korkusu zaten yok ve

[1229] **Diyojen,** nr. 29, 4 Temmuz 1871, (22 Haziran 1287), s. 1.

olmayacak ise de) korkusu olmaz ve artık bu hâlde çiğner ise o, şimendiferin kendi hamâkatına isnâd olunur.”[1230]

Aslında gazete, şimendiferin tramvay kadar tehlikeli olmadığını düşünmektedir; fakat her ihtimale karşı okuyucularını bu yeni vasıtaya karşı uyarmakta ve onlara çeşitli mizahi tedbirler sıralamaktadır.

3.2.4.2 Şimendifer ve Kalabalık

İlk dönem mizah gazetelerinden, şimendiferlerin tıpkı tramvay gibi kalabalık olduğunu anlamaktayız. Öyle ki kimi zaman yolcular kalabalık dolayısıyla ayakta bile kalabilmektedirler:

“*İstanbul şimendiferinin tefavüt-i mevkiyesi icabınca rahat oturulması için mevzu' olan nizâmın vikâye-i ahkâmı, müşterinin azlığına muhtaçtır; çünkü yolcu çoğalınca vagon ilavesine bedel birinci mevkide bulunanlara memur tarafından ayakta duruvermesi tenbih olunuyor.*”[1231]

Önceden ortaya konan düzene uymanın mümkün olmadığını belirten gazete, ayakta yolculuk edildiğine dikkat çeker.

3.2.4.3 Demiryollarının Durumu

Şimendiferin seyrettiği yolların; yani rayların bozukluğu da mizah gazetelerince ele alınmıştır. *Diyojen*, müteahhidin bir an önce İstanbul'a gelmesini ve bozuk yerleri tamir etmesini diler:

“*Rumeli demiryolları müteahhidi Mösyö Hirsch'in İstanbul'a gelmek üzere idüği rivâyet olunuyor. İnşâallah yakın vakitte müteahhid-i mümâileyh*

[1230] **Letâif-i Âsâr,** nr. 73, 30 Ocak 1872, 19 Zilkade 1288, 17 Kanunusani 1287, s. 2-4.
[1231] **Letâif-i Âsâr,** nr. 15, 15 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 6 Nisan 1287, s. 4.

denizden mi karadan mı olur dağdan mı yoksa ovadan mı olur buraya geldiğinde taahhüd ettiği demiryolunu Edirne'ye îsâle ve henüz bozulmuş olan mahallerin dahi tamir ü termîmine himmet eder."[1232]

Gazete, yolların tamirinin yanı sıra demiryolunun Edirne'ye kadar ulaşmasını da istemektedir; çünkü müteahhidin taahhüdü bu yöndedir.

Yeni olmakla beraber, Rumeli hattının raylarının bozukluğundan, aksaklığından bahsedildği görülür. Bununla ilgili sıkıntılar sıklıkla dile getirilir. *Diyojen,* Rumeli şimendifer hattının geçtiği mahallerin çürük olduğunu iddia etmekte ve bu konuda kumpanya yetkililerinin kendilerini savunmalarını ise anlamsız bulmaktadır. Gazeteye göre, "Gören göz kılavuz istemez."; yani demiryolu hattının geçtiği yollar çürüktür ve çökme tehlikesi ile karşı karşıyadır. Bu konuda okuyucularına bilgi veren *Diyojen*, şu uzun yazıyı neşreder:

"*Rumeli şimendiferlerinin emr-i inşâsında görülen bazı gûne hatâların ıslâhı hakkında Dersaâdet'te mukîm kumpanya direktör vekili Mösyö (...)'ya Nâfia Nezâret-i Celîlesi tarafından yazılan tezkere üzerine mûmâileyh birtakım külfet u zahmeti ihtiyâr ederek La Turquie gazetesine bir bend yazmış ve bend-i mezkûrda bahsi hükûmet-i seniyye ile kumpanya beyninde mün'akid muâhedeler ahkâmının kâmilen icrâ olunmakta bulunduğundan açarak demiryolların hiçbir mahalli çürük olmadığını ve bir hatt-ı müstakîm üzere yapılmakta bulunduğunu iddiâ etmiş ve bunun sûret-i sahîhada olarak anlaşılması için bir komisyon teşkîl olunmasını dahi ihtâr eylemiştir. Aferin Mösyö (...). İşte böyle olmalı. Korkmamalı, cesaretli söylemeli ki işitenler de kansınlar. Ama hiç zannetmem ki pek de kolay kolay inansınlar; çünkü yolun nümûnesi meydanda olmakla artık derece-i metânet ü resâneti hakkında dermiyân edilen iddiâya "Gören göz kılavuz istemez." cevâbı kifâyet eder. Hem bana kalır ise komisyon külfetine ne hâcet! Eğer bu bâbda söylediğiniz*

[1232] **Diyojen,** nr. 96, 28 Şubat 1872, (16 Şubat 1287), s. 2.

sözlerin doğru olmadığını anlamak ister iseniz bir gün bizim köyü teşrîf edin. Ben size birer birer hem de bilâ-taraf anlatırım…….. Hayır dostum hayır köye gelmenize hâcet kalmadı. Yukarıki bendi yazdıktan sonra bana haber verdiler ki muâhede ahkâmına tevfîkan gâyet metîn ü rasîn olarak yaptığınız tarîkin biri Küçükçekmece ve diğeri Yarımburgaz tarafında olmak üzere iki parçası çökmüş. İşte bu haber sizin La Turquie'ye derc ettirmiş olduğunuz bendin sıdkını tamamiyle meydana kor…"[1233]

Diyojen, böylelikle şimendifer yollarının ne kadar çürük olduğunu ortaya koymuş olur ve kumpanya ile alay eder. Kumpanya yetkilileri, yolların çok iyi bir şekilde yapıldığını iddia etseler de çöken şimendifer mahalleri, durumun aslında belirtildiği gibi olmadığını gözler önüne serer.

3.2.4.4 Şimendifer ve Yavaşlık

Hayâl gazetesi, gelecekten haber veren bir "zayiçe"de, Anadolu demiryollarından bahseder. Gazetenin, bu hat için tahmini ise gayet alaylıdır: "*Anadolu demiryolları o kadar sür'at kesb eyleyecek ki Üsküdar'ın güneşin tulûunda hareket eyleyecek ve gurûbda Maltepe'ye vâsıl olacak.*"[1234] Gazete, böylelikle şimendiferlerin yavaşlığını eleştirmiş olur. Bir başka gazeteden ise Haydarpaşa-İzmit arasının şimendiferle sekiz saat çektiğini öğreniyoruz:

"*-İzmit'e şimendiferle gitmekle vapurla gitmek beynindeki fark nedir?*

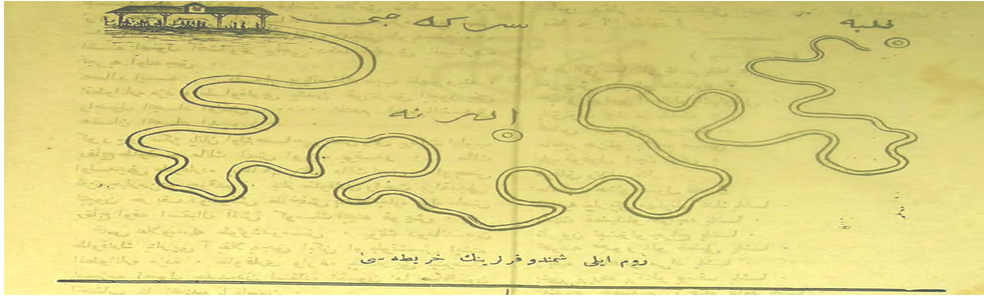
-Sür'atçe ikisi de sekiz saatte gittikleri hâlde ücretlerinde tefavüt olmasıdır."[1235]

Tiyatro gazetesi de yavaşlık konusunu ele alan yayınlar arasında yer alır. "Yolculuğa Dair Malumat" başlıklı yazıda, Edirne ve İzmit'e giden şimendifer hatları için şu bilgilere yer verilmiştir:

[1233] **Diyojen,** nr. 101, 16 Mart 1872, (4 Mart 1288), s. 2.
[1234] **Hayâl,** nr. 40, 17 Mart 1874, (5 Mart 1290), s. 3.
[1235] **Kahkaha,** nr. 3, 10 Nisan 1875, (29 Mart 1291), s. 2.

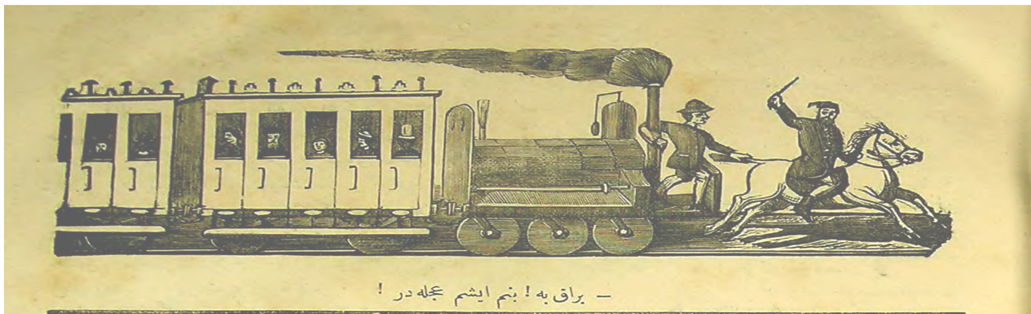
"Edirne şimendifer katarı. Her sabah saat on birde Sirkeci iskelesinden hareketle üçüncü günü şafak sökmeden sâlimen Edirne'ye vâsıl olur. İzmit şimendifer katarı. Her gün saat altıda Haydarpaşa'dan hareketle fevkalâde sür'atle yol aldığı hâlde ancak ertesi gece saat dokuzda İzmit'e varabilir."[1236]

Burada, özellikle şimendiferin "fevkalâde sür'atle yol aldığı" halde, İzmit'e çok geç bir saatte vardığı belirtilerek, yavaşlığın ne derece olduğu gösterilmek istenmiştir. 4 Eylül 1875 tarihli *Hayâl* nüshasında neşredilen aşağıdaki karikatür, yavaşlığın bir diğer sebebini gösterir niteliktedir. Karikatürün altında, "Rumeli Şimendiferlerinin Haritası" yazmaktadır. İstasyonlar ise Sirkeci, Edirne ve Filibe'dir.



Resim-72 Hayâl, nr. 191, 4 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 4.

30 Nisan 1873 tarihli *Çıngıraklı Tatar*'da neşredilen karikatürde ise beygirlerin şimendiferden daha hızlı gittiği iddia edilmiştir. Bir atlının, trenin önünde seyrettiğini gördüğümüz karikatürde, makinistin atın kuyruğunu tutarak hız kazanmaya çalışması, bahsi geçen yavaşlığı vurgulamak adınadır. Karikatürün altında "Bırak be! Benim işim aceledir!" yazar.



Resim-73 Çıngıraklı Tatar, nr. 7, 30 Nisan 1873, (18 Nisan 1289), s. 3.

[1236] **Tiyatro,** nr. 86, 12 Nisan 1875, (18 Rebiülevvel 1292), s. 3.

3.2.4.5 Şimendifer Ücretleri

Tiyatro gazetesinin verdiği mizahî habere göre, Anadolu şimendiferinde, yük arabalarının yolculardan daha ucuz seyahat etmelerinden ötürü, müşteriler yeni bir yol bulmuşlardır:

> "*Anadolu şimendiferinde birkaç günden beri müşterilerin yük arabalarıyla nakl olunmakta oldukları ve bu arabaların fiyatlarında ucuzluk bulunduğu cihetle, eğer şu usûl devam eder ve müşteriler de kendilerini arabalara münasip hâlde bulundurmak için bir çuval içine girerler ise ekonomi edilmiş olacağı havâdisâttandır.*"[1237]

Daha ekonomik seyahat etmek için uygulanacağı belirtilen bu yöntem, gazetenin mizahî kurmaca ürünüdür. Maksat ise idare ile alay etmektir.

Şimendifer hatlarının fiyatları İstanbulluları pek memnun etmiyor olacak ki *Hayâl* gazetesinde şöyle bir cümle verilir: "*Rumeli Şimendifer Kumpanyası ücûrât-ı nakliyeyi ta'dil edecek idi hani ya?*"[1238] Böylelikle, kumpanyanın verdiği sözü yerine getirmemiş olduğunu da anlıyoruz. 1870'li yıllarda hemen hemen bütün toplu ulaşım araçlarında yaşanan mecidiye bozdurma meselesinin şimendiferlerde de aynen yaşandığını görmekteyiz. *Hayâl*'de neşredilen "İnsanın Zihnini Tırmalıyor" başlıklı yazıda, şimendifere şu şekilde yer verilir: "*Şimendifer idâresinin mecidiyeyi yirmi üç kuruşa alması.*"[1239], insanın zihnini tırmalayan şeyler arasında gösterilmiştir.

3.2.4.6 Şimendifer Kazaları

Kahkaha gazetesinin okuyucularına şimendiferler hakkında bir önerisi vardır. Çoğu zaman şimendiferler yoldan çıktığı için, yolcular mağdur olabilmektedirler. Gazete, bu duruma bir çözüm bulmuştur: "*Her kim şimendiferle bir mahalle gidecek*

[1237] **Tiyatro,** nr. 23, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 3.
[1238] **Hayâl,** nr. 174, 27 Temmuz 1875, (15 Temmuz 1291), s. 4.
[1239] **Hayâl,** nr. 192, 7 Eylül 1875, (26 Ağustos 1291), s. 2.

olursa, şimendifer yoldan çıktığı zaman selâmetle vâsıl olmak için, bineceği vagona bir de merkeb alsın."[1240] Okuyucularına, şimendifere binerken yanlarına bir eşek almalarını tavsiye eden gazete, yoldan çıkan ve kaza yapan şimendiferlerin durumuyla alay etmiş olur.

Şimendifer yüzünden topal kalan insanların sayısını veren *Hayâl* gazetesi, sayının azlığını, genellikle şimendiferin insanları sakat bırakmayıp, öldürüyor olmasıyla açıklar:

> "*Ayakları şimendifer marifetiyle kesilenler 29. Şimendifer makine ve vagonları, ellerine geçen adamları ekseriyâ mu'tâdları üzere bitirdiklerinden bu yüzden topal olanlar pek çok değildir.*"[1241]

Gazete, şimendiferin yol açtığı kazalarla ve sonuçlarıyla alay etmek suretiyle, kumpanyayı eleştirmiş olur. Şimendifer sadece insanları topal bırakmakla yetinmemiş çolak da bırakmıştır: "*Tramvay ve şimendifer ve tünel marifetiyle elleri kesilenler 80.000.*"[1242] Gazeteye göre, toplamda seksen bin kişi, bu üç taşıtın marifetiyle çolak kalmıştır. Elbette *Hayâl* 'in bu verileri gerçek değildir. Gazete, toplu ulaşım araçlarının yol açtığı kazaları bu rakamlar üzerinden eleştirmeye çalışır.

3.2.4.7 Şimendiferin "Tuhaf" Halleri

Latife gazetesinin verdiği bilgiye göre, Haydarpaşa demiryoluna ait, Pendik'ten hareket eden üç numaralı katarın hareket vakitlerini gösteren ilanda bir "tuhaflık" vardır. Kumpanya, sanki saatlere çok riayet ediyormuşçasına bir ilan hazırlamıştır. İlan hakkında gazetenin yorumu şöyledir:

> "*Bu ilan bizim tuhafımıza gitti. Bakın ne diyor? Katarın uğrayacakları mahalleri yazarak hizalarında saat, dakika gösterildiği sırada 43 dakika, 58*

[1240] **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.
[1241] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.
[1242] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 3-4.

dakika, 19 dakika, 27 dakika, 33 dakika yazılmış! Nasıl, tuhaf değil mi? Biz bundan bir şey anlamadık. Mesela 19 dakika olacağına yirmi dakika olsa ne lazım gelirdi? Acaba bundan meram bir dakika evvel menzil-i maksûda varmak lâzime-i hâlden; yani katarın şân-ı sür'ati iktizâsından olduğu mudur? Böyle ise geçen günü Pendik'te su veyahut nefes almak için katarın üç saat beklemesine ne diyelim? Varsın 19 da yirmi oluversin. Bir dakikadan ne olur imiş? Yahu işler ilerledi. Görelim ki daha âyine-i devrân ne sûret gösterir."[1243]

İlanlarda nizam dâhilinde gibi görünen şimendifer idaresi, icraata gelince düzenli olamamakta ve katarı, istasyonda üç saat boyunca bekletebilmektedir.

Şimendifer idaresinin ilanlarda gösterdiği bir başka "tuhaflık" ise saatleri alafranga düzene göre yazmalarıdır. Bu durum alafranga saati bilmeyen müşterileri güç duruma sokmakta, hatta şimendifere binememelerine sebep olmaktadır. İlanlardaki saat düzensizliğine dair yazılmış olan aşağıdaki muhavere ise durumu apaçık gözler önüne serer:

" *MUHAVERE*

-Efendim şu demiryol arabaları doğrusu ahâliye çok suhûlet verdi. Değil mi?

-Ne demek elbette!

-Nasıl, bu yaz Florya ve Makriköyü filana gittiniz mi?

-Hayır efendim gidemedim.

-Acayip! Rumeli ve Anadolu için ayrı ayrı demiryol arabaları var iken hiç durulur mu? Meğer ki bir mani-yi kavî ola!

-Hayır mani filan yok gidemedim! Ne vakit bir mevkife gitmiş isem katarı hareket etmiş buldum.

-Demek ki katarı bulamadığınız için bir mahalle gidemediniz öyle mi?

[1243] **Latife,** nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3.

-Evet öyle ya?

-Lakin bu tuhaf! Gazetelerde, varakalarda kocaman yazılarla Rumeli demiryolu ilânâtını hiç görmediniz mi?

-Gördüm ama ne faydası var! Bir şey anlayamıyorum ki… Mesela sabah akşam vakt-i hareketleri pek de anlaşılmaz bir sûrette göstermişler! Saatleri alafranga yazmışlar! Ben alafrangayı bilmem. Türk memleketinde doğdum, Türküm, Türkçeden başka bir şeye aklım ermez!

-Vâkıa hakkınız var! Herkes alafrangadan, alafranga saatten anlamaz. Bakınız zât-ı âliniz de anlamıyorsunuz. Fakat o saatleri anlamak kolay şeydir. Bir bilenden sorulsa bir kerede öğrenilir.

-İyi ama demiryol arabasına binip para vereceğim diye alafrangalık öğrenmeye ne mecbûriyet var? O arabaların işletici kumpanyaları alafrangalığı bırakıp da Türkçe öğrenseler, saatleri Türkçe yazsalar olmaz mı?

-Niçin olmaz? Şu kadar var ki alafranga saatlere saat-i zevâlî derler, fence doğrudur. Onun için o saati kullanıyorlar.

-Güzel! Lakin efraddan bir adam saat-i zevâlî, saat-i gurrûbîyi, fenni filanı ne anlar? Düzce babasından gördüğü Türkçe saati bilir. Bunun için İstanbul'da işleyen arabalar, vapurlar saatlerini Türk saati yapmak lâzım gelir. Hem baksanıza Şirket vapurlarının saatleri nasıl?

-Oraları öyle! Ama belki başka bir sebep de vardır…

-Sebebe aklım ermez!

-Her ne ise biz bahsi unuttuk. Murâdımız Florya filana gitmediğinizi sual idi. Hâsılı gitmediniz, gezmediniz ha?

-Hayır efendim gidemedim…"[1244]

Yabancıların yönettiği ve işlettiği demiryolları, halkın en alt tabakasına kadar hizmet için varlığını sürdürmüştür. Ancak, küçük ve önemli bir ayrıntı, kumpanyanın amacına ulaşmasını engellemekte ve halk, yeterince hizmet alamamaktadır.

[1244] **Latife,** nr. 10, 24 Eylül 1874, (12 Eylül 1290), s. 2-3.

Alafranga saat üzerine ilan veren şimendifer idaresi, bu tutumu yüzünden İstanbulluların hedefi haline gelmiştir.

3.2.5 Tünel

Pera (Beyoğlu) ve Galata (Karaköy) arasında çalışan bir "asansör"e benzeyen tünelin[1245] İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte, toplu ulaşımda bambaşka bir devre girilmiştir. Uzunluğu 626, genişliği 6,60, yüksekliği ise 4,60 metre olan tünel[1246], dünyanın ikinci metrosu olarak bilinir. Tünelin 42 yıllık imtiyazı, 1869 senesinde verilmiştir.[1247] 30 Temmuz 1871 tarihinde başlayan tünel inşaatı, üç buçuk sene içinde biter ve tünel, 17 Ocak 1875'te hizmete girer.[1248] Tünelin inşa olmasını sağlayan kişi ise Fransız mühendis Eugene-Henri Gavand'dır.[1249] Hayalini

---

[1245] Jak Deleon, **Bir Tutam İstanbul,** Altın Kitaplar, İstanbul, 1993, s. 65.

[1246] **Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt V, Ankara, 1957, s. 410.

[1247] "*1869 yılını İstanbul'un şehir içi ulaşımında bir dönüm noktası saymak gerekmektedir. Çünkü bu tarihte 3T olarak vasıflandırabileceğimiz şehir içi kara ulaşımının üç önemli unsuru için imtiyaz verilmiş ve bunların mukaveleleri de aynı yıl imzalanmıştır. Bu 3T'lerden birincisi Tren, ikincisi Tramvay, üçüncüsü ise Tünel'dir. Her üçünün çağrıştırdığı mana, ulaşımdaki modernleşme ve süratlenme sürecinin dünyadaki gelişmelere paralel olarak İstanbul'da da uygulamaya konulmasıdır. Yine her üçü için aynı yıl içinde imtiyaz verilmesi, tevafuk bir yana, bu yıllarda ulaşıma verilen ehemmiyetin bir göstergesi olmaktadır. Bu tarihten itibaren çalışmalara başlanması ve yeni ulaştırma vasıtalarının hizmete girmesiyle İstanbul'un çehresi değişmiş, hatta bu değişim sosyal hayata dahi tesir etmiştir.*" Vahdettin Engin, "Ülkemizin İlk Metrosu Tünel'in Yapılması ve Diğer Metro Projeleri", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu,** Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 367.

[1248] "*Şirketin kuruluş sürecinin uzaması ve istimlâkte baş gösteren sorunlar nedeniyle inşa faaliyetlerinin başlaması bir hayli zaman almıştı. Tünel inşaatının gerçek anlamda 1872 yılı sonrasında hız kazandığı söylenebilir. 1872 yılının Aralık ayı sonu itibariyle, tünelde 408 metrelik küçük bir galeri açılmış olup, bunun 110 metresi genişletilmiş ve 96 metresi de tonozlaşmış durumdaydı. Ayrıca Gavand, Creuset fabrikasından her biri 500 beygir gücünde iki buharlı makine sipariş etmişti.*" İbrahim Murat Bozkurt, "19. Yüzyılda Kentiçi Toplu Ulaşımda Modernleşme ve Yeni Teknoloji Kullanımı: İstanbul Örneği", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi,** Türk Dünyası Belediyeler Birliği, İstanbul, 2008, s. 435.

[1249] "*Eugene- Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis 1867 yılında turistik bir gezi yapmak için İstanbul'a gelmiştir. Gavand bu gezisi sırasında, İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata ve Beyoğlu arasında çok sayıda insanın gidip geldiğini gözlemlemiştir. Gerçekten de, Galata'nın önemli bir malî ve ticarî merkez olmasının yanında Beyoğlu da hareketli ve cazip bir eğlence yeridir. İnsanlar Galata'dan Beyoğlu'na çıkmak veya Beyoğlu'ndan Galata'ya inmek istediklerinde bu iki merkezi birbirine bağlayan yol olan Yüksekkaldırım'dan geçmek mecburiyetinde bulunmaktadırlar. Fakat Yüksekkaldırım'ın çok dik ve bakımsız olması sebebiyle yaya yürümeye ve taşımacılığa elverişsizliği buradan geçenleri hayli yormaktadır. Gavand'ın tesbitlerine göre bu iki hareketli merkez arasında günde ortalama 40.000 kişi gidip gelmektedir. Fakat Yüksekkaldırım bu yoğunluğu taşıyamamaktadır. Her şeyden önce bu caddede %24 gibi çok önemli sayılabilecek bir eğim mevcuttur. Caddenin genişliği ise ancak 6 metredir. Hatta yer yer 4 metreye düşmektedir. Bu şartlarda yaya yürümek çok güç ve yorucu olmaktadır. Atla gidildiğinde ise çekilen zorluk yanında bir*

gerçekleştirmek için inşaat şirketlerinden yardım almak mecburiyetinde olan Gavand, İstanbul'daki çalışmalarının ardından, doğru memleketi Paris'e gider ve buradaki inşaat firmalarıyla görüşür. Ancak, hiçbirinden olumlu cevap alamaz. Sonunda, İngilizlere başvurma kararı alır ve bir İngiliz inşaat şirketi, İstanbul'da yapılacak bu tünelin kendisine kâr getireceğini görerek, Fransız mühendis Gavand ile işbirliği yapar.[1250] Senelerini İstanbul tüneli için harcayan Gavand, tünelin resmî açılışına bir ay kala, anlaştığı İngiliz inşaat şirketi tarafından görevinden uzaklaştırılır. Beklenmedik bir şekilde gerçekleşen bu ayrılış, memnuniyetsizlikle karşılanmıştır.[1251] Osmanlı Devleti ise bu büyük hizmetinden ötürü, Gavand'ı bir nişan ile ödüllendirir.[1252]

---

de düşme tehlikesini göze almak gerekmektedir. Bir mühendis olması hasebiyle Gavand, insanları bu yokuşu inip çıkmaktan kurtaracak bir yöntem düşünmüştür. Gavand'ın bulduğu çözüm şudur: Galata ile Beyoğlu arasında yapılacak asansör tipinde bir yeraltı demiryolu (Tünel) ile insanları ve eşyaları taşımak mümkün olacaktır. Böylece halk için önemli bir kolaylık getirilmiş olacağı gibi kendisi de bu sayede kazanç elde etmiş olacaktır." Vahdettin Engin, **Tünel'den Füniküler'e,** Yapı Merkezi, İstanbul, 2007, s. 33-34.

1250 "*İstanbul halkı, kendilerinden binlerce kilometre uzakta, Paris'te, tanınmış inşaat firmalarının binalarında kendilerini yakından ilgilendiren bu konuşmalar cereyan ederken, şehirde birkaç yıl sonra yeni ve o güne kadar görülmemiş bir taşıtın çalışmaya başlayacağını bilmiyorlardı tabii. Bir Fransız vatandaşı olan Henry Gawan, İstanbul'da kaldığı süre içinde Galata ile Beyoğlu arasında bir metro yapımını etüd etmiş, daha sonra ülkesine dönerek bu projesini gerçekleştirecek firmayı aramaya başlamıştı. İlk başvurduğu firma bu teklifi reddedince Henry Gawan yılmadı, birkaç firmaya daha başvurarak projelerini gösterdi. Ancak her gittiği yerden böyle bir yatırımın imkânsız olduğu cevâbıyla birlikte, bir yığın da nasihat alıyordu. Ama red cevapları Gawan'ı üzmemekteydi, projelerini er geç bir firmanın kabul edeceğini biliyordu. Bu ümitle bir kere de İngilizler'in kapısını çaldı. Vatandaşlarının aksine daha ilk başvurduğu firma projelerle ilgilendi ve Tünel'in inşasını üzerine aldı. Gawan'ın ikna edici konuşması, bir bir ortaya koyduğu deliller, dokümanlar, onlarda bu yatırımın gerçekten kârlı bir iş olduğu hissini uyandırmıştı. Genç mühendisin neşesine diyecek yoktu artık. Bir yıla yakın süredir bilmediği, tanımadığı, buna rağmen büyük bir sempati beslediği insanlar için yaptığı mücadele müsbet sonuç vermişti. İşte İstanbul hâlâ işlemekte olan tüneli bu genç Fransız'ın azmine ve iradesine borçludur.*" Ertan Ünal, "Türkiye'nin İlk Metrosu", **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı 11, Aralık 1968, s. 30-31.

1251 "*Tünelin bitişiyle birlikte Henri Gavand yedi yılını adayarak inşa ettiği tünelin sahibi olan şirket yöneticileri tarafından sürpriz bir şekilde görevinden uzaklaştırıldı. Bunu ne Gavand ne de İstanbullular hiç beklemiyorlardı. Bir bütünün parçası haline gelen Henri Gavand ve tünel, inşaatın tamamlanmasına bir ay kala ayrılmışlardı. Bu nedenle resmî açılışın yapıldığı 17 Ocak 1875 tarihinde katılımcılar arasında Henri Gavand yoktu. Bu durum doğal olarak davetliler arasında bir memnuniyetsizlik ve hüzün meydana getirmişti. Belki de tünel yöneticileri bu hüznün yaşanacağını tahmin ettikleri için coşkulu bir tören tertip ederek davetlileri etkilemeye çalışmışlardı. Sabahın erken saatlerinde toplanmaya başlayan kalabalığa orkestra müzik çalıyordu.*" Salih Sezen, Ahmet Apaydın, **Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım,** İETT, İstanbul, 2012, s. 81.

1252 İbrahim Yarış, **Karikatürlerle İstanbul'da Toplu Ulaşım (1908-1982),** İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2010, s. 18.

Hükümet, Beyoğlu ile Galata arasına yapılan tünelin kazılabilmesi için, Galata Mevlevi-hanesi karşısında yer alan mezarlığı Tünel Kumpanyası'na satmış, kumpanya da burada yer alan kemikleri kaldırıp, "moloz döker gibi" diğer mezarlıklara nakletmiştir.[1253] Tünel kumpanyasının mezarlığa karşı bu tutumu, o dönemde pek çok kişiyi rahatsız etmiştir.[1254] Ayrıca, tünel kazıları sırasında çıkan topraklarla, "Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu" meydana getirilmiştir.[1255]

3.2.5.1 Tünel İstanbul'da

Tünelin İstanbul'da yapılmaya başlanmasıyla birlikte, ilk dönem mizah gazetelerinde bu ulaşım aracı hakkında cümlelerle karşılaşmaya başlarız. Bunlardan biri, *Diyojen* gazetesinde karşımıza çıkar. Tünelin nasıl bir toplu taşıma aracı olacağını hayal etmeye çalışan gazete, onun düdük sesinin vapurunkine benzeyecek olmasından yola çıkarak şu tahmini yürütür:

[1253] "*Te'essüf. Beyoğlu ile Galata arasında yapılan Tünel Kumpanyası'na lüzûmu olmasiyle, Galata Mevlevihanesi karşısında bir takım ma'rûf ve meşhûr zevâtın medfûn oldukları ve her birinin üzerlerinde müzeyyen ve san'atlı mezar taşları bulunan mekâbir-i müslimîn Hükûmet-i Seniyye tarafından Tünel Kumpanyası'na dokuz bin liraya füruht olunmasıyla, mezkûr kumpanya orada medfûn emvât-ı müslimenin kemiklerini kaldırıp, moloz döker gibi civarda bulunan mezarlıklara naklettirmiş ve mebaliğ-i mezkûre mektebler masârifine sarf olunmak üzere Ma'ârif Nezâreti'ne verilmiş olduğu ol-vakitki gazetelerde görülmüştür.*" **Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi,** C. XIV, Yay. Haz. M. Münir Aktepe, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991, s. 61.

[1254] "*Te'essüf: Galata Tüneli'nin üst yanında tekke karşısındaki Müslüman mezarlığını [öyle ya Müslüman mezarlığı, Hıristiyan değil, Yahudi mezarlığının bile çöpüne dokunulamayacağı emsâliyle mesbuktur], Tünel Kumpanyası iştirâ eylemiş olmalıdır ki mezkûr mezarlığı ortadan kaldırıp, orasını tevsi' etmek üzere, o muntazam ve antika ve üzerlerinde ism-i celîl-i rabbânî ve âsâr-ı kudsiyyeyi hâvî taşları söküp ve kabirlerdeki Müslüman kemiklerini güyâ bir başka mahâlle konulmak için ayrıca toplanılmakta olduğu ol-vaktin gazeteleriyle i'lân olunarak, okuyanları dağdâr-ı te'essüf eylemiştir.*" **Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi,** C. XV, Yay. Haz. M. Münir Aktepe, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993, s. 14-15.

[1255] " *'Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu' yangından sonra, Tünel'in ilk senelerinde yapılmıştır. Tiyatronun yapılışı biraz gariptir. O tarihte Beyoğlu Belediye Dairesi Müdürü olan Bulak Bey, Tünel kumpanyası ile pazarlığa girişir ve çıkacak toprakların araba başına Belediyece az bir ücret almak şartiyle Tepebaşı çukurluğuna dökülmesine müsaade eder. Bulak Bey, aldığı parayı hiçbir şeye sarfetmeden saklar… Günün birinde birçok çingeneyi getirir, Tepebaşı arsasına yerleştirir. Tenekeden, çerden çöpten kulübeler yapmalarına ruhsat verir. Fakat karşıdaki konak sahipleri, aristokrat ecnebiler bu rezaletlere tahammül edemez, Bulak Bey'e şikâyete giderler. O da cevap verir: 'Para verin size orasını bahçe, tiyatro yapayım…' Konak sahipleri çaresiz para toplarlar. Bulak Bey de tünelden alınmış para ile toplanan parayı birleştirir. Böylece Tepebaşı Kışlık Tiyatrosu ile bahçesini yaptırır.*" Hafi Kadri Alpman, **Ahmet Fehim Bey'in Hâtıraları,** Tercüman 1001 Eser, İstanbul, 1977, s. 21-22.

> "*Bir adam, yeraltında vapur düdüğü çalındığını rüyasında işitir ise o gün Galata'dan Beyoğlu'na taht'el-arz işleyecek olan yolun küşâd edildiğini hükm edebilir.*"[1256]

Gazeteye göre, rüyada yeraltından vapur düdüğü sesinin geliyor olması, tünelin yapımının tamamlandığına ve çalışmaya başladığına delâlet eder. *Hayâl* gazetesine göre ise yeni yapılan bu toplu ulaşım aracına binecek olan insanlar, "köstebek" cinsindendirler. Bu tür benzetmelerin yapılıyor olması, tünelin sıradışılığını vurgulamak amacıyladır.

> "*Galata'dan Beyoğlu'na yapılan tünele rekâbet için havadan müşteri taşımak üzere bir de balon şirketi çıkacak. Ahalinin köstebek cinsinden olanları tünelden, kuş cinsinden olanları balonla havadan, adam cinsinden olanlar da babalarının gittikleri yollardan gidecekler.*"[1257]

Doğru yoldan gitmeyip de yeraltını tercih edenler, gazete tarafından köstebeğe benzetilmiştir. Böylelikle *Hayâl,* tünel ile alay etmiş olur.

İnşaatı devam eden tünelin ne zaman işlemeye başlayacağı ise merak konusudur: "*Bir sene mukaddem verilen karar mûcibince mezkûr tünel yine üç aydan sonra işlemeye bed' edecekmiş.*"[1258] Anlaşıldığı kadarıyla, "üç ay sonra işlemeye başlayacak" söylentileri, şimdiye kadar doğru çıkmamıştır. Gazetenin bu rivayete inanmadığı ise kurduğu cümleden anlaşılır. *Latife*'nin bu tahmini doğru çıkacak ve tünel, ancak 17 Ocak 1875'te hizmete girebilecektir.[1259] *Tiyatro* gazetesi de açılacak tünelle ilgili mizah yapma gereği duyar:

[1256] **Diyojen,** nr. 182, 8 Ocak 1873, (27 Kanunuevvel 1288), s. 3.
[1257] **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.
[1258] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 3.
[1259] "*Tünelin açılış merasimi 17 Ocak 1875 tarihinde yapılmıştır. Bu vesile ile büyük bir tören düzenlenmişti. Tören öğle vakti başlayacağı halde bundan çok daha önceki saatlerde Galata ve Beyoğlu'nda büyük bir kalabalık birikmişti. İnsanlar bir yandan törenin yapılmasını beklerken diğer yandan araba ve yaya olarak tören yerlerine gelen üst düzey davetlileri seyrediyorlardı. Kış mevsiminde olunmasına rağmen hava oldukça güzeldi. Bu arada seyirciler arasında Türk kadınlarının da çok sayıda olarak bulunmaları dikkati çekiyordu. Beyoğlu istasyonunun içi ve dışı*

"*-Galata'da yerin altından açılan yolun bitmesini herkesten ziyâde bekleyenler kimdir?*

-Yerin dibine geçmek isteyenler.

-Bunlar kim oluyor?

-Alacaklıların elinden kaçmak isteyenler."[1260]

Borcu olup da alacaklılara görünmek istemeyenlerin tüneli kullanması gerektiği belirtilerek, duruma mizahî bir boyut getirilmiştir.

Yine *Latife*'de görülen ve tünelin ağzından yazılan bir haberde, tünel açılışının merakla beklendiği görülmektedir: "*Kemâl-i dehşet ile adamları yutmaya hazırlanmış isem de henüz nasîbim çıkmadı!*"[1261] "Adam yutmaya" hevesli olan tünel de bir an önce hizmete girmek istemektedir. *Latife* gazetesi, tünel yapımıyla ve mühendisiyle alay etmek için, imtiyaz sahibinin Beyoğlu-Amerika arasında çalışacak bir tünel inşa edeceğini, okuyucularına duyurur:

"*Tünel sâhib-i imtiyâzı Mösyö ... yer altından Amerika'ya bir yol açmak tasavvurundadır. Sekenemizden pek çoğu Amerika'ya hicret etmek üzere Beyoğlu tarafına geçmektedirler.*"[1262]

Güya bu haberi alan İstanbullular, Amerika'ya göç edebilmek için Beyoğlu tarafına yönelirler.

Tünelin inşaatı sırasında, insanların aklına pek gelmeyen ahiret, öbür dünya gibi kavramlar ortaya çıkmıştır; çünkü tünel yolu insanları korkutmaya başlamıştır: "*Tünel yolundan dolayı, ahret korkusu teşekküre hazırlanıyor.*"[1263] Bu haberi veren

---

fevkalade güzel bir şekilde süslenmişti. Orkestra müzik çalıyor, üniformalı görevliler sağa-sola koşuşturuyor, makinelerin gürültüsü ise diğer hepsini bastırıyordu." Vahdettin Engin, **Tünel,** Simurg Yay., İstanbul, 2000, s. 61.

[1260] **Tiyatro,** nr. 51, 23 Eylül 1874, (11 Eylül 1290), s. 4.

[1261] **Latife,** nr. 11, 28 Eylül 1874, (16 Eylül 1290), s. 4.

[1262] **Latife,** nr. 17, 19 Ekim 1874, 9 Ramazan 1291, 7 Teşrinievvel 1290, s. 3-4.

[1263] **Latife,** nr. 18, 22 Ekim 1874, 10 Teşrinievvel 1290, 13 Ramazan 1291, s. 3-4.

gazete, tünel henüz işlemeye başlamadan, insanların korkmaya başladıklarını ifade etmeye çalışır. Üstelik *Latife*'nin tünelin memlekete bir fayda getireceğine dair inancı da yoktur. "Şaşarım Şaşarım" başlıklı bir yazıda, bu konuya şöyle değinilir: "*Galata Tüneli'nin vatana edeceği hizmetten fâide hâsıl olacağına...*"[1264] Cümlenin sonuna başlıktaki "şaşarım" ifadesini getirdiğimizde, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Yine *Hayâl* gazetesinin verdiği mizahi bir habere göre, tünelin açılışının ardından insanlar, her zaman olduğu gibi Yüksekkaldırım'ı kullanmasın diye, bu yokuşun soğuk havalarda buz tutması ümit edilir:

> "*Galata'dan Beyoğlu'na taht'el-arz açılan yolun küşâdı hiç olmazsa ilk ağız işlemesi için, Yüksekkaldırım da buz tutarak Beyoğlu ahalisi evlerine gitmek için bu yola muhtaç olmaları zımnında havaların ziyadece soğumasına intizâr olunmakta imiş.*"[1265]

Gazetenin, "hiç olmazsa ilk ağız işlemesi için" ifadesini kullanmasından, tünelin İstanbullular tarafından kullanılmayacağına dair olan inancı anlaşılmaktadır. *Letâif-i Âsâr* da tünele karşı olumsuz tutumunu "Allah Akıllar Vere" başlıklı yazısında dile getirir: "*Galata tüneline binenlere.*"[1266] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda söylenmek istenen ortaya çıkar.

Tiyatro gazetesi ise İstanbullular nazarında tünelin nasıl karşılandığını, muhavereler halinde okuyucularına sunmuştur:

> "*(İstanbul Ahalisince Tünelin Tesiri)*
> *-Tünel açılmış diyorlar gördünüz mü?*
> *-Evet gördüm.*
> *-Ey bari bindiniz mi?*
> *-Evet.*

1264 **Latife,** nr. 23, 19 Kasım 1874, 7 Teşrinisani 1290, 10 Şevval 1291, s. 3-4.
1265 **Hayâl,** nr. 133, 13 Ocak 1875, (1 Kanunusani 1290), s. 4.
1266 **Letâif-i Âsâr,** nr. 9, 26 Ocak 1975, 18 Zilhicce 1291, 14 Kanunusani 1290, s. 78-79.

-Ey nasıl şey.

-Adam bırak Allah'ı seversen. Adamın yerin altında ödü patlıyor.

-

-Tünele girdiniz mi?

-Aman aman sus!

-Niçin?

-Bırak Allah'ını seversen, ödüm patladı. Bindiğime pişman oldum.

-

-Tünele girdin mi?

-Haydi oradan.

-Vay niçin?

-Adam hiç ben yerin altına girer miyim. O, yerin altından gidiyormuş. Ben deli miyim.

-

-Tünele girdin mi?

-Bir kere girdim, bir daha bedava değil bana para verseler yine binmem."[1267]

Görüldüğü gibi, tünel İstanbullularca büyük bir endişe ve korkuyla karşılanmış, binenlerin de "deli" oldukları ifade edilmiştir.

Hayâl gazetesi, tünelin kullanılmayacağına dair olan inancını diğer sayılarında da sürdürmüş ve *Tiyatro* gibi o da bir insanın tünele binebilmesi için "deli" olması gerektiğini savunmuştur. *Hayâl*, tünel için yaptığı bir hesabın ardından düşüncelerini şöyle dile getirir:

"*Şimdi gelelim ayda iki bin lira- beheri yüz kırkar kuruştan- etti mi iki yüz seksen bin kuruş masârifi çıkarmak için kırkar paradan hesâb olunursa ayda bu yoldan girip çıkmak için iki yüz seksen bin kişi lâzım. Şimdi size sorarım. İstanbul'da iki yüz seksen bin dîvâne var mı? Evet, diğer cihetten hesâb olunursa ziyâde vardır ya fakat bunlar o derece dîvâne midirler ki günün o*

[1267] **Tiyatro,** nr. 65, 30 Ocak 1875, (18 Kanunusani 1290), s. 2.

güzel ve aydınlık kubbesinin altından bedava geçmek dururken, Gavan'un o karanlık ve muhavvif kemerinin altından kuruşu bayılarak geçsinler."[1268]

Yer üstünden bedava geçmek dururken, tehlikeli ve karanlık olan tüneli kullanmak, gazeteye göre akıllının yapacağı bir iş değildir.[1269] *Letâif-i Âsâr*, "Zamâne Gülünecekleri" başlığı altında, tüneli kullananların korku dolu hâlleri ile alay eder: "*Yeraltı yolundan geçiyorken korkup da kirpi gibi büzülenler.*"[1270] gazeteye göre zamane gülünecekleri arasındadır.

Tünelin İstanbul'da çalışmaya başlamasıyla birlikte, ismiyle ilgili birtakım sıkıntılar da ortaya çıkar. İlk dönem mizah gazeteleri, çoğu zaman "tünel" kelimesi yerine, "delik"i kullanmayı tercih etmişlerdir. "Tünel" kelimesinin kullanılmaması gerektiği, *Hayâl* tarafından da savunulmuştur:

"*Bir vakitten beri Türkçe gazetelerde Galata'dan Tekke'ye tünel yapılacağı ve muahhiren dahi yapılıp, hitam bulduğu hakkında birkaç bendler ve îlânlar görmekteyiz. Ancak bu tünel tabirinden murâd ne olduğunu merak ederek Kamus'a, Burhan'a, Ferheng'e, İhtira'ya, Lehçe'ye, Lugat-i Osmani'ye hülasa gerek Arabî, gerek Farisî ve gerek Türkî lugatların kâffesine müracaat ettik, tünel lugatını bulamadık. Ayıp değil a- bulan olur da haber verirse bizi meraktan kurtarmış olacağından memnun olur ve teşekkür ederiz- nihâyet nasıl şey olduğunu re'yü'l-ayn görmek için Galata'ya geçtik. Burada tünel varmış diye sorduk. Bize Gavan'un açtığı deliği gösterdiler. Hâlbuki bu deliğin asıl ismi şehir altından mürur eden demiryol manasına (metropoliten[1271] railway) olup hatta gerek taraf-ı hükûmetten verilen*

[1268] **Hayâl,** nr. 139, 3 Şubat 1875, (22 Kanunusani 1290), s. 1-2.

[1269] Ancak durum gazetenin tahmin ettiği gibi gelişmemiş ve tünel, yolcu sayısını gün geçtikçe arttırarak hizmete devam etmiştir: "*Şirket yetkilileri tünelin büyük ilgi göreceğinden ümitliydiler ve öyle de oldu. Tünel açıldıktan sonraki iki haftada yolcu sayısı 75.000'i bulmuştu. Bu sayı her geçen gün biraz daha arttı.*" Salih Sezen, Ahmet Apaydın, **Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım,** İETT, İstanbul, 2012, s. 81.

[1270] **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 24 Mart 1875, 15 Safer 1292, 12 Mart 1291, s. 115-116.

[1271] " *'Tünel' olarak da ifade ediş biçiminde kullanılmakta olan 'metro' sözcüğü, Yunanca 'ana' anlamındaki 'meter' ile 'kent' anlamındaki 'polis' sözcüklerinden türetilmiş olan, Fransızca*

imtiyazda ve gerek mezkûr kumpanyanın neşrettiği hisse senedâtında metropolid ismiyle yâd olunduğu hâlde bizim gazetelerimiz acaba bu deliğe tünel nâmını nereden vermişler."[1272]

"Tünel" kelimesinin dilimize nereden geldiğini anlayamayan gazete, kendisinin Türkçe "delik"i kullanacağını okuyucularına duyurma gereği duyar.

İstanbullular, nisan ayında havaların güzel olması dolayısıyla para vermemek adına, yine eskisi gibi Yüksekkaldırım'ı kullanıyor olacaklar ki *Latife* gazetesinde şöyle bir haber görülür: "*Biletçiler sinek avcılığında ol derece mahâret kesb ettiler ki vagonlarda müşteriler hayvânât-ı mezkûrenin iz'âcından kurtuldular.*"[1273] Gazeteye göre, biletçiler müşteri yokluğundan "sinek avlamakta"dırlar.

Tiyatro gazetesinin tünel için baktığı falda, tünelin geleceğinin çok parlak olduğu okuyuculara duyurulur:

"*(Tünele) Hay gidi şeytan hay! Saman altından su yürütürsün ha! Lakin korkma. Yüreğin doğrudur. Tuttuğun yol pek iyidir. Ve iyiliğine başlıca sebep de kısa olmasıdır. Bazı kimselerin tâlileri parlak olur da bir şey yapamaz. Senin bilakis taliin kara ise de yaptığın işler çoktur. Şunu bunu yerin dibine geçiriversen de zarar yok. Çok adamlar sana dostluk yüzü gösterecekler. Sakın aldanma. Başına bir iki belâ gelecek. Tezce savuşup büyük bir ikbâle nâil olacaksın. İşinde o kadar ilerleyeceksin ki tuttuğun yol bütün İstanbul'un altına yayılıp sokaklarda kimse kalmayarak herkes yerin dibinden geçecek. Eğer mesleğini şaşırmazsan iyi vakit mamur olursun.*"[1274]

'Metropolitain' (ana kent) sözcüğünün kısaltılmış biçimiydi. Genellikle araç trafiğinin yoğunluğu nedeniyle büyük şehirlerde ortaya çıkan zaman ve enerji kaybını ortadan kaldırması çabası içinde, yoğun yerleşim merkezi alanlarında yer altında tüneller açılarak buralara ray döşenmesi ve bu raylar üzerinde de trenler işletilmesi suretiyle daha rahat bir ulaşımın sağlanması yoluna gidilmişti ki, bu da 'Metropoliten Demiryolu' ya da kısaca 'metro' olarak adlandırılan yeni bir ulaşım türünü ortaya çıkartmıştı." R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT, İstanbul, 2011, s. 214.

[1272] **Hayâl,** nr. 140, (tarihsiz), s. 3.

[1273] **Latife,** nr. 5, 13 Nisan 1875, 1 Nisan 1291, 7 Rebiülevvel 1292, s. 3. (19).

[1274] **Tiyatro,** nr. 84, 17 Nisan 1875, (11 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.

Tiyatro'nun falının doğru çıktığını söyleyebiliriz; çünkü gazetenin tahmin ettiği gibi, bugün İstanbul'da "herkes yerin dibinden geçmekte"dir.

Tüneli kullananlar "şıklar" ile sınırlıdır. *Latife,* "Zamanımızda Moda Hükmüne Girenler" başlığı altında, şıkların yeni modasının tünele binmek olduğunu belirtir:

> "*(Zamanımızda Moda Hükmüne Girenler) Şıkların yaz ve kış uzun etekli palto giymeleri. Ötede beride ciğer kebabı yiyip kedileri hasrette bırakmaları. Medeniyettir diyerek köstebek gibi yerin altından Tekkeönü'ne çıkmaları…*"[1275]

Burada dikkati çeken nokta, tünele binen insanların "köstebek"e benzetiliyor olmasıdır. Yine, *Latife* tarafından tünelin özellikle bahar ve yaz aylarında iş yapmadığı, bu yüzden biletçilerin gündüz sürekli uyudukları iddia edilmiştir: "*Galata tünelinin biletçileri gündüzleri çok uyku uyuduklarından, gece sabaha kadar Galata gazinolarında eğlenmekte oldukları haber alınmıştır.*"[1276] Mayıs ayı olması hasebiyle, İstanbullular Yüksekkaldırım'dan yürümeyi tercih ettiklerinden, biletçiler de uyumaktan başka bir şey yapmamaktadırlar.[1277]

Tünele dair neşredilmiş mizahi haberlerden biri, yine *Latife* gazetesinde karşımıza çıkar. Haberde, tünel hakkında yanlış kanıya kapılmış İstanbullu bir takım ihtiyarın hâlleri aktarılmıştır:

[1275] **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 11 Nisan 1291, 14 Rebiülevvel 1292, s. 2.

[1276] **Latife,** nr. 15, 6 Mayıs 1875, 24 Nisan 1291, 1 Rebiülahir 1292, s. 1-2.

[1277] İlk dönem mizah gazetelerinde, tünelin iş yapmadığına, bu yüzden biletçilerin uyuyup sinek avladıklarına dair cümlelerle karşılaşılsa da o döneme dair kayıtlar, aslında durumun hiç de böyle olmadığını ispat etmektedir: "*Açılış töreninin ertesi günü 18 Ocak 1875 tarihinden itibaren Tünel işletmeye açılarak halkın hizmetine sunulmuştur. Tünel, açıldığı günden itibaren halkın ilgisini çekmiştir. Bunun bir göstergesi 18 Ocak'tan 31 Ocak'a kadar geçen 14 günlük süre içinde Tünel'de 75 bin yolcunun seyahat etmiş olmasıdır. Yolcu sayısı zamanla daha da artacaktır. Bu çerçevede Şubat ayında 111.000, Nisan ayında ise 127.000 yolcu taşınmıştır. Mayıs ayında şirket bilet fiyatlarında indirim yapınca Haziran'da yolcu sayısı daha da artarak 225.000 kişiye yükselmiştir.*" Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Kara Ulaşımında Modernleşme", **Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyum Bildirileri,** (14-17 Aralık 2010), İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, İstanbul, 2011, s. 514-515.

“*Samatya civarlarında birkaç ihtiyâr kadınlar Galata’da Frenk’in birisi yeraltından bir yol açmış olup mezkûr yoldan ise karanlıkta gidiliyor imiş diye işitmiş olduklarından, o gün gece yarısında ellerine fener mener almayarak sokağa çıkmışlar ve köprüyü şaşırıp hâlî bir mahalde Galata’ya geçmek için karanlıkta gözleri görmeyerek denize doğru yürüdüklerini oracıkta durmakta olan bir kayıkçı görmekle gelip bunlara ne yapıyorsunuz bunamışlar yerin dibine geçmeye kasdınız mı var diyerek kurtardığında mezburelerin evet bizim dahi murâdımız o idi diye cevap verdikleri işitilmiştir.*”[1278]

Bu mizahi haberle birlikte, İstanbulluların hayatına yeni girmiş olan tünelin, halk tarafından iyi bir şekilde anlaşılamadığını söyleyebiliriz.

İstanbulluların hayatına giren bu yeni toplu taşıma aracının kâr edip etmediği de gazetelerin merak konusu olmuştur:

“*-Gavan’ın… Şey… Galata’dan Beyoğlu’na açtığı delik hâlâ işlemekte imiş.*

-Evet öyle görünüyor.

-Acaba temettü’ çıkarıyor mu?

-Nasıl dediniz? Masârifini çıkarıyor mu diye sordunuz.

-Hayır efendim kâr ediyor mu diye sordum.

-Efendim günde yüz otuz iki adam geçiyormuş. Yirmişer paradan altmış altı. Otuzar paradan doksan dokuz. Bir kuruştan yüz otuz iki kuruş. Hepsi ne etti. Altmış altı. Doksan dokuz. Yüz otuz iki daha cem’en iki yüz otuz bir kuruş. Daha ne isteriz? Allah’tan belâsını mı istiyor?”[1279]

“Dedikodu” başlığı altında verilen bu metinle birlikte, tünelin kâr ettiği okuyuculara duyurulmuş olur.

[1278] **Latife,** nr. 19, 15 Mayıs 1875, 3 Mayıs 1291, 9 Rebiülahir 1292, s. 1,3.
[1279] **Hayâl,** nr. 145, 20 Mayıs 1875, (8 Mayıs 1291), s. 4.

Tünelin İstanbulluların hayatına girmesiyle birlikte, ilk dönem mizah gazeteleri de kendilerince nükteler geliştirmişlerdir. Bunlardan biri *Latife* gazetesinde karşımıza çıkar:

> "*Adamın birisi diğer bir adama hırslanıp yerin dibine geçesin dediğinde diğeri cevaben affedersiniz efendim şimdi bu senin söylediğin lakırdı beddua hükmünden çıkıp moda hükmüne girdi. Ben hangi gün Galata'da nice adamların birbirlerine buyurun yeni moda yoldan gidelim diyerek yerin dibine geçtiklerini gördüm dediği işitilmiştir.*"[1280]

"Yerin dibine geçmek" deyiminden yola çıkılarak yapılan bu nükte, tünel hakkında söylenmiş başarılı mizah cümlelerinden biridir. Bir başka tünel nüktesi ise Mösyö Gavand ile ilgilidir. Kendisinin İstanbul'da bir tünel inşa etmiş olmasından dolayı, Amerika-İstanbul arası çalışacak bir başka tünel daha yapacağı, gazete tarafından okuyuculara duyurulur:

> "*Tünel sâhib-i imtiyâzı Mösyö Gavan yeraltından Amerika'ya kadar bir delik daha açacakmış ama insanlar bu delikten Amerika'ya gitmek murâd eylediklerinde kuyu kovası gibi cerri eskâl şeklinde ve tramvay arabasının büyüklüğünde bulunan salıncağa binip kar'-ı zemîne nüzûl edecekmiş. Eğer sahîh ise Mösyö Gavan bu sûrette dünyâyı delik delik etmek efkârında bulunduğunu beyân ederiz.*"[1281]

Bu mizahî haberle gazete, Gavand'ın İstanbul'a kazandırdığı tünel ile alay etmiş olur.

O dönemde tünele binmeye can atanlar olduğu gibi, bu yeni ulaşım aracından ürküp, yine yürümeyi tercih edenler de bulunabiliyordu.[1282] *Hayâl* gazetesi ise "Hem

---

[1280] **Latife,** nr. 23, 25 Mayıs 1875, 13 Mayıs 1291, 19 Rebiülahir 1292, s. 1-2.
[1281] **Latife,** nr. 33, 22 Haziran 1875, 10 Haziran 1291, 18 Cemaziyelevvel 1292, s. 3-4.
[1282] "*Tünel'e adımını atamayanlar da çoktu. Meselâ Aksaray'ın Onikiler'inden, vurduğu vurduk, kestiği kestik Kavanoz Mehmed, Galata'yı susta durdurmuşlardan (yıldırmışlardan), Beyoğlu'nda*

Gülerim Hem Acırım" başlıklı yazısında, bu kişilerin tüneli kullanmamakla hata ettiklerini belirtir: "*Beyoğlu'na suhûletle gitmek için tünele binmeyip de Kemer'den akan çerkâbdan mülevves olanlara.*"[1283] hem gülüp hem acıdığını söyler. Cümlede yer alan Kemer'den kasıt ise Kemeraltı Caddesi'dir. Yine tünel korkusuyla ilgili bir başka cümle ise *Latife*'de karşımıza çıkar. "Bulunur mu?" başlıklı yazıda, tünele şöyle değinilmiştir: "*Gavan'ın deliğinden korkusuz geçen.*"[1284] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

3.2.5.2 Tünel ve Kazalar

Letâif-i Âsâr, tünelin şeridinin sık sık bükülüp tehlike arz etmesi ve vagonların ara sıra yarım saat kadar tünelde durması ile alay eder:

> "*Vagonlar bazı kere yarım saat tevakkuf ediyormuş. Şerit bükülüyormuş. Ya hu bizde de hiç insaf yok. Bazı oluyor da insanlarda bile nice kusur görülüyor. İnsanlara bile söz anlatmak kâbil olmuyor. Buna Mösyö Gavan ne yapsın. Şerit bu. İnsan değil ki bükülme diye tenbih eylesin. Şerit söz anlar mı! Tuhaf şey.*" [1285]

Gazete, sanki tünel idaresinin şerit bükülmesinde hiç suçu yokmuş gibi davranarak, mühendisi ve yöneticileri savunur. Ancak maksadı, bu durumu mizahî bir şekilde eleştirmektir. *Kahkaha* gazetesinin ise tünelde meydana gelebilecek kazalar için önerdiği bir tedbir vardır:

---

sekiz on Kefalonyalı, Maltalı kabadayıları yalın (kınından sıyrılmış) saldırma ile önüne katıp, çil yavrusuna döndürmüşlerden olduğu halde bu yeraltından gidişe ödü koparmış." Sermet Muhtar Alus, **Eski Günlerde,** Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yay., İstanbul, 2001, s. 102.

[1283] **Hayâl,** nr. 194, 11 Eylül 1875, (30 Ağustos 1291), s. 2.

[1284] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876, (22 Eylül 1292), s. 2.

[1285] **Letâif-i Âsâr,** nr. 13, 16 Mart 1875, 8 Safer 1292, 4 Mart 1291, s. 107-108.

"Her kim Galata'da Gavan'ın deliğinden geçmek murâd ederse iki başları yıkılacak olur da orta yerde mahsur olarak aç kalmamak için yanında bir mikdar yiyecek taşısın."[1286]

Gazete, böylelikle tünele ve içinde bulunduğu tehlikeye mizahî bir açıdan yaklaşmış olur.

21 Ağustos 1875 tarihli *Hayâl* gazetesinde, tünelin hizmete yeni girmesinden dolayı, henüz hiç kimseyi sakat bırakmadığı belirtilmiştir:

"Galata'nın ma'hud deliğinde ayakları kırılanlar 0000. Daha yeni olduğundan yalnız bir iki adam ile birkaç hayvan öldürmüş daha kimseyi topal etmeye muvaffak olamamıştır."[1287]

Burada özellikle vurgulanmak istenen, insan ve hayvan söz konusu olduğunda, tünelin onları sakat dahi bırakmadan, hemen öldürüyor olmasıdır. Gazete, böylelikle mizahi bir eleştiriye imza atmış olur.

Tünelde büyük bir kazanın oluşacağına dair, *Hayâl* gazetesinin endişesi vardır. Bu kaygısını da Altıncı Daire'yi uyarmak suretiyle dile getirir:

"Galata tünelinin ne kadar kuyular altından geçtiği ma'lûmdur. Şimdi gelip geçtikçe sular damlamakta olması mevkinin kemâl ve bu rutûbetine, rutûbetin trevesleri çürüterek iki araba dolusu halkın günlerden bir gün pek dehşetli bir ukûbetine sebep olacağı hâllere gelmekte olduğundan bu muhâtıranın def'i emrinde iktizâ eden vesâilin ittihâz u icrâsı Altıncı Daire'nin himmetinden beklenilmez desek yalandır."[1288]

[1286] **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.
[1287] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.
[1288] **Hayâl,** nr. 209, 16 Ekim 1875, (4 Teşrinievvel 1291), s. 3.

Kuyulardan damlayan sular, rutubete sebep olmaktadır. Bu rutubet yüzünden, tünelin zarar göreceğini ve ileride büyük bir kazaya sebep olacağını düşünen gazete, bu konuda Altıncı Daire'yi uyarma gereği duyar.

Tünel şeridinin birkaç defa kopmasına rağmen, halkın aldırmaz bir şekilde tüneli kullanmaya devam ettiğini ise yine *Hayâl* gazetesinden öğreniyoruz:

> "*Karagöz! Gazetenin müddet-i tatilinden bu âna kadar epeyce mesmuât ve meşhûdâtın olmuştur. Bunları niçin yazmıyorsun diye bana serzeniş edeceksin. Fakat ne yazayım ben de şaştım kaldım. (...) Galata deliğinin şeridi birkaç kere kopup da halk bilâ-fütur inip çıkmalı (...) ki sana havâdis yazayım.*"[1289]

Gazete, sanki tünelin şeridi hiç kopmamış gibi davranarak, havadis yazamayacağını belirtir. Hâlbuki bunu söylerken, şerit kopması havadisini de vermektedir. Bu konu ile ilgili *Latife* gazetesi de nükte yapma gereği duyar. "Anadolu'dan Dersaadet'e Gelmek Üzere Bulunan Bir Yolcuya Pederinin Nasihati" başlıklı yazıda, şu nasihati okuruz: "*Tünelin şeridi eskimiş ise binme; çünkü kopmadıkça değiştirmezler.*"[1290] Burada, çok ciddi bir eleştiri ile mizahî üslûbu bir arada görmekteyiz. Bu da nüktenin başarısını ortaya koyar.

3.2.5.3 Tünel ve Çevresi

İlk dönem mizah gazetelerinde tünel çevresi hakkında da yazılarla karşılaşmak mümkündür. Bunlar genellikle, tünel yapım çalışmaları tamamlanmasına karşın, etraftaki yıkıntıların neden kaldırılmadığına dairdir:

> "*Bundan bir iki ay evvel Beyoğlu gazeteleri "Metropoliten Railway"... (Metropoliten ne demek idüği ma'lûm, railway dahi İngilizcedir. Belki delik*

[1289] **Hayâl,** nr. 139, 9 Mart 1876, (26 Şubat 1291), s. 3-4.
[1290] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.

manasınadır.) Bunun pek çok işlediğini ve çok para kazandığını ve ahâlice pek çok suhûlete bâis olduğunu yazmışlardı. Arabalar harekete başladığı dakîkadan yukarıya çıkıp yahud aşağıya ininceye kadar insanın kalbini tırmalamakta olan havf u halecân ve her sâniye ya şerit kırılacak ya kemer yıkılacak yahud o cehennem karanlığında başka bir felaket zuhûr edecek fikr ü evhâmı şöyle dursun, bu şirket eğer gazetelerin dediği gibi para kazanıyorsa deliğin Galata'daki başının sağ tarafındaki o yıkıntı, taşlar ve topraklar ne duruyor? Şirket kazandığı bu kadar paralarla birkaç amele tutup da şunları dışarıya taşıtarak orasını bir muntazam hâle koysa olmaz mı? Yoksa para çok kazandığından tama mı dûçar oldu?"[1291]

Tünel şirketinin iyi iş yapıp, çok para kazandığı ortadadır. İstanbullular, tünele fazlasıyla ilgi göstermiş ve bu yeni toplu ulaşım aracını kullanmışlardır.[1292] Ancak tünel şirketi, kazı ve inşaat çalışmaları sırasında ortaya çıkan hafriyatı kaldırma gereği duymamakta, çevrede kötü bir görüntü oluşmasına sebep olmaktadır. Bu durum, gazetenin eleştiri konusu olur.[1293]

3.2.5.4 Tünel Ücretleri

Latife gazetesinin verdiği mizahi bir habere göre, tünel arabasına binmeyip; fakat yine tünelin içinden yürümek suretiyle diğer tarafa geçen kişi, ne olursa olsun para vermek mecburiyetinde bırakılmıştır:

[1291] **Hayâl,** nr. 206, 9 Ekim 1875, (27 Eylül 1291), s. 2.

[1292] "*Tünel açıldığı günden itibaren halkın ilgisini çekmiştir. Bunun bir göstergesi, 18 Ocak'tan 31 Ocak'a kadar geçen 14 günlük süre içinde Tünel'de 75.000 yolcunun seyahat etmiş olmasıdır. Yolcu sayısı zamanla daha da artacaktır.*" Vahdettin Engin, **Tünel,** Simurg Yay., İstanbul, 2000, s. 63.

[1293] Aslında tünel inşası sırasında, hafriyatın tahliyesine önem verilmiş ve çıkan topraklar başka amaçlar için kullanılmıştır. Gazetedeki haberden anlaşıldığına göre şirket, yıkıntıların tamamını kaldırma gereği duymamıştır: "*Tünel kazılması işlemleri esnasında kazı malzemeleri, sahipleri İranlı olan katırlar tarafından taşınmış, hafriyat çalışmasıyla çıkarılan topraklar ise, yine bu katırlar vasıtasıyla taşınarak gerekli yerlere dökülmüştü. Tünelden çıkan on binlerce metre küp topraktan, tünel yapımının üst başından çıkartılanlar 'Tepebeşı Bahçesi'nin bulunduğu yere, alt başından çıkartılanlar ise bugünkü Karaköy Meydanı'nın bulunduğu yere yığılmış, bir kısmı da Azapkapı, Beyoğlu ve Büyük Parmakkapı'daki tel sokağındaki dolgulara kullanılmıştı. Toplam 4002 m2 istimlak yapılan bu proje kapsamında; açılan kuyulardan 498 metre galeri ile 165 metre ve Galata'dan da 27 metre galeri ile 55 metre ana tünel açılmıştı.*" R. Sertaç Kayserilioğlu, **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I,** İETT, İstanbul, 2011, s. 239.

“*Bir züğürt adamın birisi Galata tünelinin bu başındaki biletçilerin her nasılsa gözlerini boyayıp içeri girebilmiş ve yürüyerek yukarı çıkmış ise de öbür baştaki biletçi, merkumu yakalayıp para istemiş. Merkum züğürt her ne kadar kokozluğundan nâşi bu hâle cüret ettiğini beyân ederek hem ben arabaya binmedim ya yürüyerek geldim demiş ise de biletçi hayır olmaz parasız adam için yeraltından bile yol yoktur diyerek salıvermek istememiş idüği rivâyet olunuyor.*”[1294]

Bu mizahi haberle, parası olmayan bir kişinin “yeraltından” bile geçemeyeceği belirtilerek, eleştiri yapılmış olur.

Tünel idaresi, haziran ayında bilet ücretlerinde indirime gider. Bu durum *Meddah* tarafından memnuniyetle karşılanmıştır:

“*Hani Galata’da bir delik vardı. Hâtırınıza geldi mi? Canım tünel… Yeraltı şimendiferi… İşte o tünel yahud şimendifer şu günlerde lüzûmundan ziyâde kâr etmeye başladığından, kârının yarısını müşterilerine terk etmek arzusuyla nakliye fiyatını indirmiş ve bunu da duvarlara yapıştırdığı kâğıtlarla halka îlân etmiştir. Ha… Az kaldı unutuyordum. Kulekapısı mevkifinde ehven fiyatla şerbetler filanlar da bulunduruluyormuş. Bunları niçin yapmış bilir misiniz? Rağbet-i umûmiyenin gün-be-gün tezayüd etmesinden ve îrâdın masrafı kuruyup ileri geçtikten sonra Gavan’a birçok para kalmasından imiş. Ne o? Durdunuz. Yoksa inanmıyor musunuz? Siz de nasıl adamsınız canım. Hiçbir çok kâr etmemiş olsa fiyatı indirir mi? Ama siz her ne olursa olsun (Tehvîn-i fiyât fıkdân-ı rağbetten ileri gelir.) dermişsiniz. Ne biliyorsunuz. Belki bu aksinedir. Hem herif birinci mevki altmış ve ikinci mevkiyi kırk paraya indirmiş. Gidip gelmeleri sorarsanız o daha ucuz. Şakayı bir tarafa bırakalım, şimdiden sonra tünele binecekler o kadar çoğalacak o kadar çoğalacak ki Gavan’ın kasası para ile dolacak. Efendim bu kadar ucuz olur da kim binmez. Hatta bir gün vaktim olur ve o tarafa gitmekliğim lâzım gelir*

[1294] **Latife,** nr.1, 3 Nisan 1875, 22 Mart 1291, 26 Safer 1292, s. 1-2.

ise ben bile bineceğim. Çünkü insan yayan dahi gitse Kulekapısı yokuşunu çıkıncaya kadar otuz paralıktan ziyade su içer. Lakin az daha sabretsek de sonra binsek pek fena olmaz zannederim. Belki birkaç gün sonra yine iner."[1295]

Ucuz ucuz tünele binmek dururken, yokuş çıkmanın anlamsızlığına değinen gazete, zaten yokuş çıkılması durumunda da tünel ücreti kadar su parası verileceğinden bahsederek, bu indirimdeki memnuniyetini dile getirir.

İlk dönem mizah gazetelerince, tünel ücretlerinin eleştirildiğini de görmekteyiz. Bunlardan biri *Hayâl* gazetesinde karşımıza çıkar:

"*Galata tüneli mukaddemâ yirmi para bakır ile Beyoğlu'na adam taşır iken şimdi bakırın bu kahtlığında kırk paraya çıkarıp kaime kabul etmemesine ve hükümet de buna bakmamasına teessüf olunur.*"[1296]

II. Abdülhamid'in padişahlığındaki dönem hükümetinin, tünel kumpanyasının bu tutumuna karşı kayıtsız kalması, gazete tarafından anlaşılamamaktadır.

3.2.5.5 Tünel İdaresinin Tepki Çeken Bazı Uygulamaları

Tünel idaresinin işe alacağı kişilerin şapka takmasını mecbur tutması, *Tiyatro* gazetesi tarafından şiddetli bir şekilde eleştirilir. İbrahim Ağa adındaki biri, tünel idaresinde çalışmak istemiştir. Ancak, Müslüman olan bu kişinin şapka takmasının istenmesi, gazete tarafından bir türlü anlaşılamamıştır:

"*Koca tünel kumpanyası! İnsan yaş yaşamak ile dünyayı gezmekle çok şey görür derler sahîh! Dünyayı gezmeli ve bahusus İstanbul'u görmeli ki ne garîbeler ne acîbeler vardır! Dünyanın hangi tarafında olmuş ki bir*

[1295] **Meddah,** nr. 25, 16 Haziran 1875, (12 Cemazielevvel 1292), s. 1.
[1296] **Hayâl,** nr. 327, 13 Mart 1877, (1 Mart 1293), s. 3.

memurun memuriyetinde istihdâmı için dînin men' ettiği şeylerin icrâsına mecbûr olmasın! Âlemden alâmet-i mahsûsa kalkışmış da yalnız şapka mı kalmış zannetmeyiniz ki kumpanya bu kadar yolsuz haksız bir usûlü ittihâz etmiş olsun. Yalnız sebep aralarında bir Müslüman'ı çok görmeleridir ki o da –tünel idâresi bizim ahâlimizin sâyesinde geçinmekte olduğu için- nankörlükten başka bir şey haml olunamaz."[1297]

Burada, "nankörlük" ile itham olunan idarenin yöneticilerinin İngiliz asıllı olduğunu, akıldan çıkartmamak gerekir. [1298] İdarenin zorla şapka taktırmasına *Geveze* gazetesi de tepki göstermiştir. Özellikle de bu olaydan sonra idare yöneticisinin verdiği cevaba sinirlenen gazete, şapkanın idarenin "alâmet-i mahsûsa"sı olması ile alay eder:

"*Gördünüz mü kumpanya direktörü tarafından yazılan cevâbı! Şapka alâmet-i mahsûsa imiş! Bahusus tünel memurları için usûl-i ittihâz kılınmış! Bir adam şapka giymedikçe orada istihdâm olunamaz imiş! Ne güzel usûl doğrusu hiçbir diyecek yok. Aferin sinyor. Birinci numaralı nüshamızda (Bu Senenin Modası) unvânlı yazdığımız makalede de söylemiştik ya efendim, herifler nizâm-âşinâ vesselâm. Ama siz diyeceksiniz ki canım işi şapka görmez ya insan görür? Evet ama o şapkada başka bir şey var? Hikâye nev'inden olarak söylerler hani ya vaktiyle bir herifin bir külâhı varmış. Başına giyip istediği yere girer çıkarmış. Onu kimse göremezmiş! İşte bu sinyorların şapkalarında da galiba öyle bir hokkabazlık olmalı! Hem hesâbca da mutlak olacak. Çünkü efendim herifler tevekkeli zengin olmuyorlar. Şimendüferler, vapurlar, hava balonları, tüneller, tramvaylar, torpiller, demir köprüler, mancesterler filanlar el-hâsıl daha bu gibi nece nece şeyler îcâd edip meydâna koyuyorlar. Ey hepsi maâriften hâsıl olma fikr sâyesinde değil a elbette bunda bir hokkabazlık var. Olsa olsa o da şapka olacak. Ah şu*

[1297] **Tiyatro,** nr. 1, Ağustos 2, (Recep 13) (Sene yok.), s. 1-2.

[1298] "*Yüksek kârlılıkla çalışacağı belli olan bu projeyi gerçekleştirmek için, 1872 yılında, merkezi Londra'da olan Dersaadet Mülhakatından Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahtelarz Demiryolu Şirketi kuruldu.*" İlhan Tekeli, "Yüzeli Yılda Toplu Ulaşım", **İstanbul,** S. 2, 1992, s. 20.

şapkalarda olan hokkabazlık bizim feslerde de olaydı ne olurdu. Ne olacak biz de ol vakt dünyâda görülmedik, işitilmedik şeyler îcâd ederdik. Fesi giymedikçe sinyorları kabul etmez ve işlerimizde kullanmazdık daha neler daha… Ne işler yapardık vesselâm."[1299]

İdarenin şapka hususunda olan ısrarıyla alay eden gazete, şapkada muhakkak bir kerâmet olduğundan bahsederek, eleştirisini yapmış olur.

3.2.6 Köprüler[1300]

3.2.6.1.Galata (Karaköy, Eminönü) Köprüsü

Eminönü ile Karaköy arasında, 1845'te Abdülmecid'in annesi Bezmiâlem Sultan'ın yaptırdığı Galata (Karaköy) Köprüsü, ilk yapıldığında ahşaptı. Bu köprünün yapılma nedenleri arasında, birçok madde sayılabilir. Bunlar, Abdülmecid'in artık Topkapı Sarayı'nda oturmuyor olması, Beyoğlu'nun gelişmesi ve Mısır valisinin İstanbul'a gelişi olarak sıralanabilir.[1301] 1863 senesinde yenilenen

---

[1299] **Geveze,** nr. 3, 13 Ağustos 1875, 11 Recep 1292, 31 Temmuz 1291, s. 1.

[1300] "*XIX. yy.'a gelinceye dek, Haliç üzerinde kurulan tek köprü, 1453'te İstanbul'un alınışı sırasında yapılan tombaz köprüydü. Nişancı Tarihi'nde kadırgaların yan yana bağlanmasıyla yapıldığı öne sürülen bu köprünün, fıçılar üzerine oturtulmuş olması daha akla yakın gelmektedir. Tombaz köprü, muhtemelen, Pîripaşa-Ayvansaray ya da Kumbarahane-Defterdar arasındaydı.*" **Yurt Ansiklopedisi,** Cilt 5, Anadolu Yay. İstanbul, 1982, s. 3840. ; "*1453'ten dört yüz yıla yakın bir zaman İstanbul köprüsüz kaldı. Halk, icap ettikçe bu iki yaka arasında yüzlerce yıl kayıklarla gidip geldi. Vakıa, o yıllarda köprücülük fenni bizde çok ileri idi. Şu kadar ki, Galata 'Kâfiristan'dan madut ve Beyoğlu ise kırdan ibaretti. Yani köprüye pek de ihtiyaç yoktu.*" P. S., "İstanbul Köprüleri", **Resimli Tarih Mecmuası,** S. 68, Ağustos 1955, s. 3990; "*Şehrin Theodosius surlarından taşması ve Beyoğlu taraflarına yayılması Haliç üzerindeki geçişin yüzyıllardır olduğu gibi artık kayıklarla yapılamayacağını belli etmiştir. II. Beyazıt devrinde 1502-1503 yıllarında Leonarda da Vinci, 1504-1506 yıllarına doğru da Michalengelo Haliç'in iki yakasını bağlaması düşünülen bir köprü yapımı için davet edildilerse de bu tasarının arkası gelmemiştir. Hayratiye veya Cisr-i Atik denilen ilk köprü Azapkapı ile Unkapanı arasında II. Mahmut devrinde kurularak 1836'da açılmıştır. Karaköy-Eminönü arasında da 1845'te Bezm-i Alem Valide Sultan tarafından Valide veya Cisr-i Cedid denilen köprü açılmıştır. Sonraları her iki köprü de defalarca yenilenmiştir.*" **Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) 1\5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu,** I. Cilt, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, İstanbul, 2003, s. 18-19. "*R. E. Koçu Galata Köprüleri inşalarının şemasını şöyle veriyor: 1- Ahşap Sultan Mecid Köprüsü (1845-1862) 2- Ahşap Ateş Ahmed Paşa Köprüsü (1845-1875) Ateş Ahmed Paşa bu köprünün planını çizmiş bir amiralimizdir. 3- Demir Abdülaziz Köprüsü (1875-1911) 4- Demir Meşrutiyet Köprüsü (1911'den itibaren 42 sene üzerinden geçilmiştir.)*" Orhan Erdenen, **Adım Adım İstanbul Ahırkapı Feneri'nden Rumeli Hisarı'na 2700 Yıllık Bir Yürüyüş,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 2003, s. 49.

[1301] "*Konumuz olan Karaköy Köprüsü ise, ilk defa olarak I. Abdülmecid tarafından 1845 yılında yaptırıldı. Bunda, Abdülmecid'in Topkapı Sarayı'ndan çıkıp Beşiktaş ve Boğaz saraylarında*

köprünün[1302] yerine, 1877'te demir bir köprü yapılmıştır. Bu ise 1912'ye kadar hizmet vermiştir.[1303] Galata (Karaköy) Köprüsü söz konusu olduğunda, mizah gazeteleri genellikle, köprünün vakitsiz açılıp kapanmasını dile getirmişlerdir. Hangi saatte açılıp kapanacağı İstanbullularca tam olarak bilinemeyen köprü, halkın mağdur olmasına sebep olur. Köprünün açılması sırasında yaşanan güçlük, *Çıngıraklı Tatar* gazetesine bir karikatür olarak yansımıştır. Gazetenin üçüncü nüshasında yayaımlanan karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Coğrafyaya inanırsınız ya? İşte Galata İstanbul'a köprü vasıtasıyla kesb-i ittisal edermiş!"



Resim 74 Çıngıraklı Tatar, nr. 3, 16 Nisan 1873, (4 Nisan 1289), s. 3.

---

oturmaya başlaması, Beyoğlu'nun bu sürede gelişmeye koyulması ve Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'nın gelişinde kendisine gösteriş yapılmak istenmesi gibi etkenler kabul edilebilir." Çelik Gülersoy, **Çağlar Boyunca İstanbul Görünümleri,** İstanbul Kitaplığı, İstanbul, 1970, s. 10.

[1302] "*Karaköy Köprüsü 1853'te bağlantıları elden geçirilip yenilenerek büyük çapta bir onarım görmüştür. 1279\1863'te ise Vakanüvis Ahmed Lutfi Efendi, 'Dersaaet'de kâin Bağçe-kapusu civarındaki Cisr-i Cedid'in dubaları ile heyet-i hazırası müceddeden ikmal ve inşa olundu' sözleriyle bu köprünün yerine ikinci Karaköy Köprüsü'nün inşa edildiğini bildirmektedir. Kaptan-ı Derya Ateş Mehmed Paşa tarafından yine Tersane'de ve ahşap olarak yapılan bu köprü, 96 duba tarafından taşınmaktaydı. Dubalar çıpa ve zincirlerle demirlenmişti. Yaklaşık 504 m boyunda ve 14 m genişliğindeki bu köprünün küçük boyutlu deniz araçlarının geçebilmesi için geçiş gözlerinin deniz yüzeyinden yüksekliğinin 5 m olduğu bilinmektedir. Köprünün maketi 20 Şubat 1863'te açılan Sergi-i Umumi-i Osmanî'de sergilenmiştir.*" Gülsün Tanyeli-Yegân Kâhya, "Galata Köprüleri", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 357. ; "*Galata'nın ikinci köprüsü, yine tahtadan olarak, aynı yere 1863 yılında yapıldı. Bunda da, Abdülaziz'in Mısır yolculuğundan dönüşü, aynı yıl Sultanahmet'te açılan Sergi-i Osmânî ve III. Napoléon'un davet edilmiş olması gibi etkenler görülebilir.*" Çelik Gülersoy, "Galata Köprüsünün Hikâyesi", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 5, Mayıs 1974, s. 52.

[1303] Doğan Kuban, **İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul,** Çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010, s. 468-469.

Gazeteler, köprünün sık sık açılıp kapanması konusuna, daha fazla sessiz kalamaz ve köprü hakkındaki şikâyetlerini sayfalarına yansıtırlar:

> "*İlâhî yâ Rabbî şu Karaköy Köprüsü'nün açılıp kapanması Mösyö Kumbari'nin attığı top gibi bir vakit ve saate mahsûs olduğunu göremeyecek miyiz? Yirmi dört saatin hangi saatte geçilse gündüzleri kuttâ-ı tarîkin dağda yolcunun karşısına çıkarak 'davranma' demesi kadar şiddet tesiri olan 'Köprü açıktır!!!' ibâresi yazılı tahta ile geceleri yangın kulelerinin harîk zuhûrunda çektikleri fener gibi helecan-ı kalb veren ma'hûd kırmızı kandil adamın göğsüne dayanıyor.*"[1304]

1870'li yıllarda geçişin paralı olduğu Galata Köprüsü[1305], köprü memurları tarafından kontrol ediliyordu. Köprüden geçmek isteyenlerden para alan memurlar[1306], kaçak geçişler konusunda da gayet hassas idiler. İstanbullular, kimi zaman daha az para vermek amacıyla ilginç yöntemlere başvurarak, köprüden ucuza geçmenin yollarını aramışlardır. Yük taşıma konusunda uzman olan hamallar, birbirlerini sırtlayarak, on para eksik verme gayretindedirler:

[1304] **Diyojen,** nr. 5, 4 Şubat 1871, (23 Kanunusani 1286), s. 3-4.

[1305] "*Galata'daki ahşap köprü 1845'te hizmete girmişti. Bu tarihlerde köprüden geçiş ücrete tabi idi. Köprüden geçen yayalar 5, yüklü hamallar 10 para verirken; yüksüz beygir için 20, yüklü beygir için 40, boş at arabası için 100, koyun keçi gibi küçükbaş hayvanların her biri için 8 para alınıyordu.*" Mehmet Yavuz Erler, "Mizah Dergileri Işığında, 1870-1875 Tarihleri Arasında İstanbul'da Kara Taşımacılığı", **Tarih ve Toplum,** S. 204, Cilt 34, Aralık 2000, s. 30. ; "*Cisr-i Cedit yani Yeni Köprü adı verilen bu köprüden insanlar üç gün bedava geçtiler. Üç gün sonunda gelip geçenlerden ücret alınmaya başlandı.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti II,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 86-87. ; "*Köprü için önce beş para olarak konulan geçiş ücreti sonraları 10, 20 ve nihayet 40 paraya yükseltilmiş, 31.5. 1930 tarihinde gece yarısı yürürlülükten kaldırılmıştır.*" Burhan Yentürk, **Sütlüce'den Geçtin mi? Okmeydanı-Hasköy-Halıcıoğlu-Kâğıthane,** Kitabevi, İstanbul, 2012, s. 44. ; "*Müruriyenin tarihi ile köprülerin tarihi birbirine bağlı olduğundan, ikisini bir arada incelemek gerekir. İstanbul, ilk köprüsüne ancak 1836'da kavuşmuştu. Batıya dönük reformlarıyla tanınan Sultan II. Mahmut zamanında, halkın da ısrarıyla Haliç'te ilk köprü yapılmıştı. Bizzat II. Mahmut tarafından hizmete açılan köprüden, padişahın emriyle geçiş ücreti alınmıyordu. Bu nedenle köprüye 'Hayratiye' adı verildi. Ancak, 1864'ten itibaren, köprünün bakım ve onarım giderlerini karşılamak amacıyla, arabalardan ve hayvanlardan geçiş ücreti alınmaya başlanması üzerine, köprü 'Mahmudiye' diye anılmaya başlanacaktı.*" Ertan Ünal, "1845'te Başlayan Uygulama Sona Erdi… Müjde! Köprü Parası Kaldırıldı!", **Popüler Tarih,** S. 58, Haziran 2005, s. 54.

[1306] "*1845'te hizmete giren bu köprüden, gidiş-geliş ücretleri de talep edilir. Ama bu talep herkes için geçerli değil, sadece kendi arzusuyla geçenler içindir. Nitekim, suç işlemiş bir kişi zaptiye ile birlikte köprüden zorunlu olarak geçiriliyorsa, kendisinden herhangi bir ücret talep edilmesi söz konusu değildir.*" Serpil Yörük, "Galata Köprüsü Tarihi", **Türk Edebiyatı,** S. 188, Haziran 1989, s. 66.

"Hamalların bakır onluğa olan rağbet ve muhabbetleri ma'lûmdur. İki hamal Köprü'den mürûrlarında bir tek onluk kâr etmek için yekdiğerinin bârına katlanır yani sırtına binerse, Köprü memurlarının yirmi para talep etmeye hakları var mıdır? Zîrâ bir adam ağırlığında veya daha ziyâde sıklette yük yüklenmiş bir hamaldan on paradan ziyâde almıyorlar!"[1307]

Halkın köprü ile alakalı olarak, en çok şikâyette bulunduğu konulardan biri de köprü memurlarıdır. Memurların İstanbullularla olan muhavereleri, hayli ilgiçtir. Para vermek istemeyenlerle uğraşan memurlar, onlarla tartışmaya başlar; fakat bu sırada pek çok kişi köprüden para vermeksizin geçer:

"(...)Köprü parasını verdim. Lakin verinceye kadar parayı alan memurlarla geçicilerin muhaverelerine az gülmedim; çünkü birkaç adım yürümüş bir fakiri para diye kolundan yakalamışlar. Herif üstümü arayın on para bulursanız yirmi paraya sened veririm, kuş gibi uçacak değilim ya eski köprüden evvelki gibi bedava geçirseler size minnet etmem diye yaygarayı basar. Memurlar dinlemez. Bu gürültü arasında arkadan beş altı kişi para vermeden geçer. Bunların gözü o fakirden para almada 'Zannım herif artık gitmeden vazgeçtim geriye döneceğim.'dese yine koyvermeyecekler fena değil hizmetle sadâkat ise de ben güldüm ve gülerek geçtim, artık gülmeden katılacağımı anladım, etrafıma bakmamaya minnet ettim."[1308]

Kimi zaman da köprünün sürekli açılıp kapanıyor olması ve paralı olması özellikleri birleşerek, halkı daha da mağdur edebilmektedir. Köprünün ne zaman açılıp kapanacağını bir türlü kestiremeyen İstanbullular, köprü memuruna para verip, köprüden geçmek isterler, ancak köprüyü açık bulurlar. Verdiği para boşa giden İstanbullu, daha sonra gelmek için köprüden ayrılır; fakat sonraki gelmesinde de aynı

[1307] **Diyojen,** nr. 12, 23 Mart 1871, (11 Mart 1287), s. 3-4.
[1308] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 18, 4 Ekim 1871, 19 Recep 1288, 22 Eylül 1287, s. 2.

mağduriyete uğrar. Bir yandan zamanı, diğer yandan parası boşa giden halkın çaresizliği *Diyojen* tarafından, bir muhavere ile yansıtılmıştır:

"KÖPRÜ BAŞINDA SABAHLEYİN

-Canım memur ağa ben şimdi bir onluk verdim. Lakin Köprü açıktır.
-Bekle şimdi kapanır.
-Bekleyeyim ama benim işim var.
-İstanbul tarafında hiçbir işin yok mu?
-İstanbul'da da var Galata'da da.
-Eh git evvelce İstanbul'daki işlerini gör de yarım saat sonra gel Köprü'yü kapalı bulursun.

ÖĞLE VAKTİ

-Memur ağa biz Köprü parasını yine verdik ama hâlâ Köprü açık.
-Ay oğul sabahleyin ben sana yarım saat sonra gel dedim o vakitten beri üç saat oldu ne yapalım Köprü yine açıldı.
-Pek iyi şimdi ne yapacağız?
-Ne yapar isen yap. Bana ne? Fakat şimdi kapanır.
-Ne ise bari gideyim de küçük bir işim daha var onu da görüvereyim.
-Sakın yine geç kalma.

AKŞAMÜZERİ

-Ey işte gördün mü. Yine açık. Bugün verdiğim Köprü parası otuz bâliğ oldu. Hiçbir şeye yaramadı. Aman şimdi ne yapayım. Acaba Köprü hiç kapanmaz mı?
-(Öfke ile) Ne aksi adamsın be herif bıktım bugün senden. Ben sana geç kalma diye tenbih ederim sen ise yine bildiğin havayı çalarsın.

-Galata'daki işimi görmekten vazgeçtim hiç olmaz ise şimdi Ada vapuru kalkıyor.[1309] *Ona bari yetişebilsem!*

-Bir kayık tut da vapura yetiş.

-İyi söyledin, varayım bir kayığa bineyim."[1310]

Halkın sıklıkla geçiş yaptığı saatlerde köprünün açık bulundurulması, gazetelerin dikkatini çekmiş ve durumla alay etmeye başlamışlardır. *Çıngıraklı Tatar,* bundan sonra köprünün gündüzleri açık, geceleri kapalı bulundurulacağını belirterek, köprü yetkililerini eleştirir:

"*İstanbul ile Galata'nın vâsıta-i ittisâli olan Köprü gündüz ve gece açık durmakta ve ahali ise birçok vakit kaybetmekte olduğundan ba'dema gündüzleri bütün bütün açık, geceleri de ahalinin mürûr-ı ubûrları için sabaha kadar kapalı bulundurulacak imiş.*"[1311]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, köprüye doğru birkaç adım atan seyyahın ardından, Acem gömleği giymiş, kötü suratlı bir adam koşar ve bir taraftan da kötü sözler söyler. Yanındaki kılavuz adamın eline bir şey sıkıştırıp seyyahtan da geçmesini ister. Ne olduğunu anlayamayan Amerikalı sonradan, ardından koşan adamın köprü memuru olduğunu ve kendisinden para istediğini anlar. Köprüye girdiğinde ilerleyemeyen ve pek çok insanla beraber hayvanın da köprü üzerinde öylece durduğunu fark eden seyyah, köprünün açık olduğunu sonradan anlamıştır:

"*Köprünün ortasına doğru geldik at, araba, hamal, merkeb, kadın, erkek birbiri üstüne yığılmış ne ileri gidiyorlar ne de geri geliyorlar aralarına*

1309 "*İstanbulluların günlük hayatında Galata Köprüsü'nün daima vazgeçilmez bir yeri olmuştur. Bunun önemli nedenlerinden biri de, Kadıköy, Boğaz, Ada ve Yalova ile Eyüp iskelelerinin yıllar boyunca hep bu köprüde yer almış olmasıdır.*" Eser Tutel, **Gemiler… Süvariler… İskeleler…,** İletişim Yay., İstanbul, 1998, s. 94.

1310 **Diyojen,** nr. 97, 2 Mart 1872, 8 19 Şubat 1287), s. 1-2.

1311 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 8, 3 Mayıs 1873, (21 Nisan 1289), s. 1-2.

sokularak bir de dikkat etmeye köprü ortasından ayrılmış karşı taraf da aynı bizim taraf gibi olup biribirlerini seyr ediyorlar. Ne var Köprü'ye ne olmuş diye sordum, meğer gemi geçecekmiş de köprüyü açmışlar."[1312]

Bir saat kadar beklemesine rağmen bir türlü köprü birleşmeyince, çareyi geri dönmekte bulan Amerikalı, güneşin altında, ayakta o kadar vakit beklemekten serseme döner.

Köprüden geçmek için memura para veren ve köprünün yarısına kadar geldiklerinde ise köprünün açık; yani geçilemez olduğunu kavrayan İstanbullular, geriye döndüklerinde, köprü memurundan verdikleri parayı alamazlar. Köprüyü geçmediği hâlde, memura para vermek ise vatandaşların gücüne gitmektedir:

"*KÖPRÜ BAŞINDA*

-(Para alana) Bana bak ver on paramı köprü açıkmış.
-Niçin yarısına kadar gittin ya?
-Ey sen de beş parasını!
-Ben öyle şey tanımam. Yarın gelir yine yarısına kadar git, ne alacak kalır ne verecek."[1313]

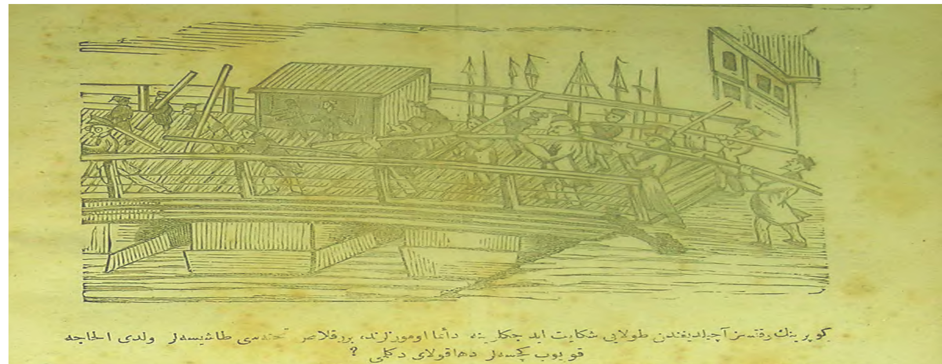
Çok sık açılan köprü, İstanbulluları zor duruma sokmakta ve işlerinden alıkoymaktadır. Hatta kimi zaman köprü, insanlar onun üzerindeyken açılır. Böyle durumlarda ise halk daha da mağdur olur. Bu durumu yansıtan bir karikatür ise *Tiyatro*'nun 63. nüshasında görülür. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Birkaç günden beri köprünün manzarası."

[1312] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 21, 18 Haziran 1873, (6 Haziran 1289), s. 3-4.
[1313] **Tiyatro,** nr. 2, 4 Nisan 1874, (23 Mart 1290), s. 2-3.



Resim -75 Tiyatro, nr. 63, 9 Ocak 1875, (28 Kanunuevvel 1290), s. 4.

Köprünün uzun süre açılmadan kapalı kalması ise çok nadir görülen bir durumdur. Böyle olduğu taktirde, durum haber niteliği kazanır: "*Dünkü gün Galata Köprüsü'nün saat beşten altıya kadar açılmamış olduğunu gözümüzle gördüğümüzden maalmemnûniye îlânına mecbûr olduk.*"[1314] *Hayâl,* halk köprünün üzerindeyken açılmasına ve insanların mağdur edilmesine karşı kökten bir çözüm bulmuştur. Çözüme göre, köprüden geçecek her insan omuzunda bir de sırık taşıyacaktır. Böylelikle, köprü açılsa bile sırık yardımıyla köprünün diğer tarafına geçip yürümek mümkündür. Gazetenin 20. nüshasında karşımıza çıkan bu karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Köprünün vakitsiz açıldığından dolayı şikâyet edeceklerine dâima omuzlarında birer kalas taşısalar ve lede'l-hâce koyup geçseler daha kolay değil mi?"



Resim 76 Hayâl, nr. 20, 10 Ocak 1874, (29 Kanunuevvel 1289), s. 4.

1314 **Hayâl,** nr. 53, 16 Nisan 1874, (4 Nisan 1290), s. 3.

Galata Köprüsü ile ilgili bir diğer özellik ise ahşap olan köprüde sigara içmenin yasak olmasıdır. Ancak, aynı hassasiyeti köprü memurları göstermezler:

> "*(Köprü'de)*
> *-Elindeki cigarayı at.*
> *-Vay! Sen içiyorsun a?*
> *-Ben memurum.*"[1315]

Köprü memurlarına geçiş ücretini vermek durumunda olan İstanbullular, kimi zaman köprünün başında tatlı-sert bir tartışmaya da girişebilmekteydiler. İki arkadaşın, köprüden geçişi birbirlerine ısmarlamak istemeleri, ücreti arkadaşının da yerine vermek için nizâ edenleri ortaya çıkarmıştır. Bu ise her zaman olumlu karşılanmayacak bir durumdur:

> "*Köprü başında köprü parası için bendeniz vereyim. Yok olmaz bendeniz hazırdım. Hayır efendim vallahi gücenirim olmaz diyerek dakîkalarca nizâ edenlere şaştım hâlâ da şaşıyorum.*"[1316]

Köprü geçişini birbirlerine ısmarlamak için yarışan kibar İstanbulluların yanı başında, köprüden geçeceklerden para talebinde bulunan kaba köprü memurları bulunmaktadır. Bu memurları "terbiyesiz" diye nitelendiren *Kahkaha,* onların düzeleceğine dair umudunun olmadığını da belirtir: "*Köprüden geçenlere avuç açanların terbiyeli adamlardan intihab olunduğunu hele bize nasîb olmayacağını anladık. Acaba evlâdlarımıza görmek müyesser olacak mı?*"[1317] Köprü başında görülen bir başka olumsuz durum da buranın sürekli kalabalık olmasıdır. Sebzevatçılar ve çeşitli başka satıcılar, burayı işgâl ederek, İstanbulluların köprüden kolayca geçmesini engellerler: "*Sebzevatçıların kesretinden ayak basacak yer yok. Küfe ve işportadan geçilmek mümkün değil.*"[1318] Köprünün üstünden geçerken dikkat

---

[1315] **Hayâl,** nr. 66, 23 Mayıs 1874, (11 Mayıs 1290), s. 2-3.
[1316] **Hayâl,** nr. 172, 22 Temmuz 1875, (10 Temmuz 1291), s. 3.
[1317] **Kahkaha,** nr. 21, 5 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 3.
[1318] **Latife,** nr. 2, 20 Eylül 1876, (8 Eylül 1292), s. 4.

edilmesi gereken kimi hususlar vardır. Bunlardan biri de şemsiyeyi köprünün tabanına sürtmemektir. Kişi, köprüden geçerken şemsiyesini dikkatsizce yere değdirirse, şemsiye ya bir aralığa takılarak kırılır ya da denize düşer. Bir babanın taşradan İstanbul'a gelmek üzere olan oğluna nasihati de bu yöndedir: "*Köprüden geçerken şemsiyeni yere sürterek gitme. Sonra bir yere ilişip de ya sapı elinde kalır veya denize düşerse karışmam ha.*"[1319] Köprünün kendisine dikkat edilmesi gerektiği kadar, köprü memurlarına da dikkat gerekir; çünkü bu memurlar kimi zaman tuhaf isteklerle İstanbulluların karşısına çıkabilmektedir. Kurallara uymak adına, bir köprü memurunun vatandaştan yapmasını istediği hareket ise hayli ilgi çekicidir:

> "*KÖPRÜ MEMURUYLA BİR ZÂT*
> *Memur- Olmaz efendim kâime bozmam. Sekiz kişi olmalı, nizâmı öyle ne yapayım.*
> *Zât- Canım bu nasıl şey ben sekiz kişiyi nerede bulayım. Hem acele işim var.*
> *Memur- Öyle ise sekiz kere buradan Yeni Cami, Yeni Cami'den buraya gidip gelmeli.*"[1320]

3.2.6.2 Demir Köprü[1321]

Hem Unkapanı Köprüsü hem de Galata Köprüsü ilk olarak ahşap yapılmışlardı. Ancak, daha sonraları her iki köprü için de bir değişim arzulanmış ve demirden yapılmalarına karar verilmiştir. Unkapanı Köprüsü'nü demir bir köprü hâline getirerek, 1872'de halkın hizmetine sunan, bir İngiliz şirketidir. Galata

---

[1319] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.
[1320] **Latife,** nr. 24, 21 Şubat 1877, (9 Şubat 1292), s. 3.
[1321] "*1869 yılında İngiliz firması Galata Köprüsü yerine 18 m. genişliği olan bir demir köprü projesi önermiştir. Kabul edilen proje uygulamaya konulmuştur. Firma, köprünün inşaatı sürerken bir rapor hazırlayarak, bu köprünün Unkapanı Köprüsü yerine konulmasını önermiştir. Bu öneri uygun görülerek 1872'de yeni demir köprü Unkapanı Köprüsü'nün yerine alınmıştır. 1875 yılında Galata için 14 m. genişliğinde yeni bir demir köprü sipariş edilerek 1878'de kullanıma açılmıştır. Bu köprü de 1912 yılında çift hatlı bir tramvay bağlantısına olanak vermek için yenilenmiştir. İstanbul ve Beyoğlu arasındaki bağlantısının bu iki noktadan kurulması her iki yakada daha sonraki yıllarda olan yol gelişmelerini önemli ölçüde belirlemiştir.*" İlhan Tekeli, **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,** Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2010, s. 34.

Köprüsü'nün demir köprüye dönüşmesini ise bir Fransız şirketi üstlenmiştir. Ancak, şirket ile Osmanlı Devleti arasında anlaşmazlık çıkınca veya Fransa-Almanya savaşı yüzünden[1322] , iş tamamlanamamış ve köprünün yapımı İngilizlere verilmiştir. 1875 senesinde yapımına başlanan Galata demir köprüsü, II. Abdülhamid zamanında hizmete açılabilmiştir.[1323] 1872 senesinde, Galata'ya demir köprü yapılması ve inşaatın seyri, mizah gazetelerine de yansımıştır:

> "*Demir Köprü'nün ikmâline yeniden başlanılmış ve kemâl-i keremiyetle sa'y u iksâm olunmakta bulunmuştur. Eğerçi böyle gayret ü keremiyetle çalışmak devâm eder ise mezkûr köprünün bu senelerde bir şeye benzetileceği ma'lûmdur.*"[1324]

8 Mayıs 1872'de yayımlanan haberden ise demir köprünün kaldırıldığını öğreniyoruz. Galata Köprüsü'nün yerine yapılması planlanan demir köprü kaldırılarak, Unkapanı Köprüsü'nün yerine alınmıştır:

> "*Demir Köprü kalktı. Bilir misiniz niçin kalktı? Fakat şimdiye kadar orada ne bekliyor idi ondan da haberiniz var mı? Hiç ma'mûl etmem. Sizin zaten neden haberiniz var ki bundan da haberiniz olsun. Durunuz bari bunu da size ben haber vereyim.*"[1325]

Galata Köprüsü'nün yerine yapılması planlanan; fakat daha sonradan karar değiştirilerek Unkapanı Köprüsü'nün yerine alınan meşhur demir köprü, sonunda yerini bulur ve açılır. Mizah gazeteleri de halkla beraber bu köprünün inşaatını takip

---

[1322] Vahdettin Engin'e göre, anlaşmazlık çıkmıştır. Vahdettin Engin, "Tarih Boyunca Kadıköy, Adalar ve Haliç'te Deniz Ulaşımı", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu,** Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2012, s.166., Burçak Evren ise Almanya ile Fransa arasındaki savaşın bu duruma sebep olduğunu açıklar: "*1870'te Fransız Forges et Chantiers de Medikerranee şirketi ile Galata ile Eminönü arasına bir köprü yapılması için anlaşma imzalanmış, ama Almanya ile Fransa arasında savaş çıkınca bu köprünün yapımı İngilizlere verilmiştir.*" Burçak Evren, **Galata Köprüleri Tarihi,** Milliyet Yay., İstanbul, 1994, s.40.

[1323] Ömer Faruk Yılmaz, **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cild III, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 57.

[1324] **Diyojen,** nr. 96, 28 Şubat 1872, (16 Şubat 1287), s. 2.

[1325] **Diyojen,** nr. 116, 8 Mayıs 1872, (26 Nisan 1288), s. 1-2.

etmiş ve açılışını dört gözle beklemiştir. Köprünün halkın hizmetine sunulduğunu ise yine *Diyojen'*deki bir haberden öğrenmekteyiz:

> " *(...) Yok yok birkaç güne kadar olup bitecekmiş diyerek mübâhese ve muhâverelere mahal kalmadı. Artık ahalimiz bir büyük intizâr ve endîşeden kurtuldu ancak bir ufacık merak olunan mahalli var. Âtîde beyân u tarîf eylediğimde o endîşeden de kurtulursunuz. Yani demek isterim ki nice zamanlardır beklenilmekte ve bütün gün iki boyu ölçülüp biçilerek acaba şöyle mi olacak hayır hayır böyle olacak deyi zihinleri işgâl eden ma'hûd Demir Köprü yerine konuldu!! Lakin üzerinden geçenler zemînin tahta ile döşenmiş olduğunu iddiâ ediyorlar. Belki de öyledir. Ancak temin ederim ki pek az zamanda o tahtalar mahvolacak yalnız demir kalacak. Hatta bir mikyas olmak üzere üzerinden gelip geçenlerin nazar-ı dikkatine arz eylerim. Köprünün vaz'ından üç gün mürûrunda mezkûr tahtalar yüzde beş nisbetinde kendilerini çektiler. Bu hesâb vechle altmış gün mürûrunda kâmilen mahvolacak yalnız demir kalacak. (...)*"[1326]

Unkapanı Köprüsü'nün yerine konulan demir köprü, hizmete girdikten kısa bir süre sonra, büyük bir hasar alır. Zırhlı bir geminin çarptığı köprü, ortasından yaralanır. Köprünün bu durumu ile alay eden *Diyojen,* güya suçlu köprüymüş gibi davranarak, eleştirisini ortaya koyar:

> "*Demir Köprü'yü gördünüz mü? Görmediniz ise size tarif edeyim. Hani ya Karaköy tarafına kurulduğu zaman iki tarafından gide gide orta yerinden birleşmeye kırk elli metre kalmış olduğu zaman yok mu? İşte yine o hâle rücû' etmiş. Gazeteler kabahati zırhlı gemiye buluyorlar. Gemi gelmiş de çarpmış diyorlar. Kabahat gemide niçin olsun. O*

[1326] **Diyojen,** nr. 139, 20 Eylül 1872, (8 Eylül 1288), s. 2-3.

Londralı[1327] *akıllı izânlı köprü, koca zırhlının geldiğini görmüyor muydu? Yolun oporta yerinde ne işi var idi şöyle bir kenarcığa niçin çekilmedi? Zırhlı gemi bu şakaya gelir mi? Onu Eyüp vapurları gibi Eyüp oyuncağı mı zannetti?*"[1328]

Galata Köprüsü'nün de bir gün demirden imal edileceği umudu, *Çıngıraklı Tatar* için devam etmektedir: " *Bir zaman gelecek ki Unkapanı Köprüsü'nün demire tahvil olunduğu gibi Eminönü'ndeki köprü dahi demirden yapılacak.*"[1329] Unkapanı

[1327] Vahdettin Engin'in verdiği bilgiye göre, bir Fransız şirketi, Eminönü- Galata arasına demir bir köprü yapmak için imtiyaz ister. Bir başka İngiliz şirketi ise Unkapanı'nda demir köprü yapmak emelindedir. Anlaşmalar yapılır, demir Galata Köprüsü'nün inşaatı başlar; fakat İngiliz şirketi, Galata-Eminönü arasında yapılacak köprü için ilk teklifte bulunanın kendisi olduğunda ısrar edince, işler değişir. Fransızlar'ın Galata için başladıkları demir köprü işi yarım kalır ve köprü Unkapanı'na taşınır. Galata'ya yeni bir demir köprü yapımına ise ancak 1875'te başlanır: "*Özellikle köprünün tahta yerine demirden yapılması söz konusuydu. Dolayısı ile bu usulü uygulayacak yabancı şirketler imtiyaz talebinde bulundular. Bir Fransız şirketiyle Eminönü-Galata arasında, başka bir İngiliz şirketiyle de Unkapanı'nda demir konstrüksiyonlu köprüler inşası için anlaşmalar yapıldı. Ancak Eminönü köprüsü inşa haline iken İngiliz şirketi ilk olrak teklifte bulunduğu Eminönü-Galata arası köprü yapımı konusundaki ısrarı üzerine Fransızların köprüsü Unkapanı'na nakledilerek 1872'de açıldı. Buradaki Mahmudiye köprüsü de sökülüp satıldı. Eminönü tarafında yapılmakta olan köprü için fiyat konusunda şirketle anlaşmazlık çıkınca 1875 başında tersanede bulunan 14 duba getirilerek üzerlerine demir tabyeleri döşenmeye başlandı. Bu köprünün biterek hizmete girmesi ancak 1877'de gerçekleşebildi. 495 metre uzunluktaki köprünün gemilerin geçmesi için açılan kısmı 52 metredir. Bu bölüm kapalı durumdayken 15 metre genişliktedir ve deniz yüzeyinden yaklaşık 4.5 metre yükseklikte iki adet kemerli açıklığı bulunmaktadır. 1912'ye kadar hizmet veren bu köprü aynı yıl Eminönü'ne yeni bir köprü yapılınca Unkapanı tarafına nakledilmiş ve Unkapanı-Azapkapı arasında 1936'ya kadar hizmet vermiştir. Bu köprü 1936'da bir fırtına sonucu parçalandı.*" Vahdettin Engin, "Tarih Boyunca Kadıköy, Adalar ve Haliç'te Deniz Ulaşımı", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu,** Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2012, s.166. Bu bilgilere göre, Unkapanı'ndaki demir köprü Fransız şirketinin bir işidir. Fakat yukarıdaki paragrafta geçen ve Unkapanı Köprüsü için kullanılan "Londralı" ifadesinden anladığımız kadarıyla, durum daha farklıdır; yani Unkapanı demir köprüsü, İngilizler tarafından inşa edilmiştir. Bu tespitimizi Gülsün Tanyeli ve Yegân Kâhya da doğrulamaktadır: "*1860'ların sonunda Karaköy'e köprü yapılması yine gündemdedir. Ancak, bu kez tersanenin olanaklarıyla yetinmek yerine, köklü bir değişiklikle demir köprü yapımına yönelmek söz konusudur. Dolayısıyla bu sistemi uygulayacak yabancı şirketler devreye girmeye başlamışlardır. Bu nedenle ilk anlaşma 24 Eylül 1869'da 'Forges et Chantiers de la Mediteranee' isimli bir Fransız şirketiyle imzalanmıştır. Bu sırada İngilizlerin de aynı yerde bir köprü yapmak üzere teklif verdikleri, Başbakanlık Arşivi'ndeki 8 Eylül 1869 tarihli bir Galata Köprüsü öneri projesinden anlaşılmaktadır. Bu öneriyi veren Georges Wells, Galata Köprüsü anlaşmasını Fransızlara kaptırmakla birlikte birkaç yıl sonra Unkapanı-Azapkapı arasına inşa edilecek demir köprünün yapımı işini 'Wells and Taylor' olarak üstlenir.*" Gülsün Tanyeli-Yegân Kâhya, "Galata Köprüleri", **İstanbul,** S. 42, Temmuz 2002, s.132. Demir Unkapanı Köprüsü'nün, Fransızlar tarafından yapıldığını iddia eden bir isim de Fahri Çoker'dir: "*1870 yılında Galata Köprüsü'nün yeniden inşası için Fransız (Forges et Chantiers de Mediterranee) şirketi ile yapılan sözleşme, Fransız-Alman savaşı nedeniyle gerçekleşmeyince 1872'de aynı şirketle köprünün Unkapanı'nda kurulması anlaşılmış ve köprü 1875'de hizmete girmiştir.*" Fahri Çoker, "Haliç Köprüleri", **Tarih ve Toplum,** S.8, 1984, s. 30.

[1328] **Diyojen,** nr. 164, 27 Kasım 1872, (15 Teşrinisani 1288), s. 3.

[1329] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 25, 5 Temmuz 1873, (23 Haziran 1289), s. 2-3.

Köprüsü, demir bir köprü haline gelirken, Galata Köprüsü ise hâlâ ahşaptır. 1877 senesine kadar ise İstanbulluların Galata-Karaköy arasındaki demir köprü hasreti devam eder:

> "*-Galata ile İstanbul beynine ne vakit demir köprü konacak?*
> *-Şimdiki ağaç köprü*[1330] *abanos olduğu vakit.*"[1331]

Henüz Galata Köprüsü'nün yerine demir bir köprü yapılmadan, geçiş ücreti konusunda tartışmalar da başlar. Halk arasında meraka sebep olan bu geçiş ücreti, çeşitli dedikoduların da çıkmasına sebep olur. Genel kanıya göre, demir köprünün ücreti, ahşap köprüye göre pahalı olacaktır:

> "*Demir Köprü'nün resm-i mürûriyesi yirmi para edileceği iki üç aydan beri söyleniyor, söyleniyor ama yalnız söylenmekle geçilmiyor kimi enine çekiyor kimi boyuna lakin bizce bunların iki kısmı da haksızdır. Bir adam insâf etmeli de öyle söylemeli. Avrupa'da para ile yol yok imiş. Köprüler ve iskeleler adıyla mürûriye filan olmaz imiş! Güzel ama orası Avrupa'dır, burası da İstanbul'dur. Çürümüş ve çarpılmış ağaç köprüden geçer iken kemâl-i telâş ile on parayı veriyoruz da âlâ müzeyyen ve cedîd ve husûsiyle dökme demir köprüden mürûr etmek için yirmi para vermeye canımız sıkılıyor!*"[1332]

[1330] "*1836'dan başlayarak 1970'lerin başına dek Haliç'e önce ahşap, sonra demir strüktürlü olarak toplam dokuz köprü inşa edilmiştir. Sallarla taşınan ilk köprüden (Hayratiye) sonra ahşap dubalı olarak inşa edilen diğer dört köprü yarım yüzyıl boyunca iki yaka arasında ulaşımı sağlamışlardır. Ancak, muhtemelen deniz suyu içinde konumlanışı nedeniyle, ahşap köprülerin uzun süre kullanılamadığı anlaşılıyor. Bundan ötürü, yeni çözümler aranmış olmalıdır. Geçen yüzyılın son çeyreğinde Batı'da en hızlı dönemini yaşayan Sanayi Devrimi'nin mimari etkileri Osmanlı İmparatorluğu'na ulaştığında, Haliç köprüleri de zamanın ileri teknolojisinin bu topraklarda ilk uygulandığı örnekler arasında yer alacaktır. Ancak, ahşaptan demire geçilmesi bile, Haliç üzerindeki köprü yapımının neredeyse gelenekselleşmiş alışkanlıklarını uzun süre etkilememiştir. Dubalı köprü modelinin burada son Galata Köprüsü'ne dek gündemde kalışı bu alışkanlıkla da ilgili olmalıdır.*" Gülsün Tanyeli, "Türkiye Köprüleri", **Türkiye'nin Köprüleri,** Koç Allianz Yay. İstanbul, 2000, s. 22.

[1331] **Hayâl,** nr. 55, 21 Nisan 1874, (9 Nisan 1290), s. 2.

[1332] **Latife,** nr. 41, 1 Kasım 1874, (21 Ramazan 1291), s. 2-3.

Unkapanı Köprüsü için sağlanan rahatlık, Eminönü (Karaköy) Köprüsü için de talep edilmektedir. Halkın bu noktada umudu vardır, ancak köprünün ne zaman demir hâline dönüşeceğini kestiremezler. *Hayâl,* "Bir Gün Gelecek ki", başlıklı metinde bu duruma şöyle değinir: "*Bir gün gelecek ki Eminönü Köprüsü dahi Unkapanı Köprüsü gibi demirden olacak.*"[1333] Unkapanı Köprüsü'ne 1875 senesinde taş taşınması, halk arasında meraka ve dedikodulara sebep olmuştur. *Hayâl* gazetesinin verdiği bilgiye göre, Unkapanı Köprüsü'nün demiri tutmamıştır ve bu yüzden taş taşınmaktadır: "*Azapkapısı pîşgâhındaki köprüye taş taşınmaktadır. Kayıkçıların rivâyetine göre demir tutmamış da köprüyü taştan yapacaklarmış.*"[1334] Demirden yapılan Unkapanı Köprüsü 1875 senesine gelindiğinde, kullanıma açılalı henüz üç sene olmasına karşın, eskimeye yüz tutmuştur. Yetkililerin tamir etmek için girişimde bulunmadığı köprüye, vatandaşlar tarafından ilgi gösterilmiş ve tamirine kalkışılmıştır. Ancak, İstanbullular, köprüye yeterince yardımcı olamazlar:

> "*Karagöz! Unkapanı Köprüsü'nün parmaklıklarının kırıldığını ve bu cihetle tamire muhtaç bulunduğunu bilirsiniz. İmdi bu sabah oradan karşıya geçiyordum. Birkaç kişinin ellerinde çekiç, balta gibi birtakım âlât gördüğümden tamir ediyorlar zannederek yanlarına gittim. Baktım bunlar ellerine birer demir almışlar çakmak için hendeseliyorlardı. Evirdiler, çevirdiler. Nihâyet birbirlerinin yüzüne bakarak 'Tamam oldu. Bir çivi olsa da çaksak.' dediler. Binaberîn taaccüp ederek işime gittim. Akşamüzeri bu tarafa dönerken demiri orada göremedim. Galiba çivi bulamamışlar ki demiri çakamamışlar.*"[1335]

Bir taraftan Unkapanı'ndaki demir köprü bu şekilde eskirken, diğer taraftan da 1875 senesinde Eminönü-Galata arasına yapımına başlanan diğer demir köprü tamamlanmaya çalışılmaktadır. 1877'de açılacak bu köprünün bir türlü hizmete sunulmaması, gazeteleri de meraklandırmıştır:

[1333] **Hayâl,** nr. 121, 2 Aralık 1874, (20 Teşrinisani 1290), s. 4.
[1334] **Hayâl,** nr. 145, 20 Mayıs 1875, (8 Mayıs 1291), s. 2-3.
[1335] **Hayâl,** nr. 223, 2 Aralık 1875, (20 Teşrinisani 1291), s. 4.

"*-Karaköy'de rabt olunan demir köprüden niye geçilmiyor?*
-Geçiliyor a… Ama üstünden geçilmiyormuş da altından geçiliyormuş! Ne beis var!"[1336]

1870'li yılların başında İngiliz şirketinin demirden yapmak için girişimde bulunduğu; fakat fiyatta anlaşmazlık çıkınca yapmaktan vazgeçtiği demir Galata Köprüsü, 1875 senesinde Osmanlı'nın girişimleriyle yapılmaya çalışılır. Ancak, işler yavaş yürümektedir ve insanların bu demir köprünün tamamlanacağına dair umutları her geçen gün azalmaktadır. Özellikle *Hayâl,* bu umutsuzluğunu sık sık dile getirir: "*Karaköy demir köprüsünün bir gün üstünden geçilecekmiş derlerse yalandır.*"[1337] Gazetenin köprünün tamamlanacağına dair umudu gün geçtikçe azalır. *Hayâl,* evlat ve torunların dahi köprüyü göremeyeceğini düşünmektedir: "*Demir Köprü'nün hitâmıyla üzerinden evlâd u ahfâdımız geçmeye muvaffak olacaklar mı?*"[1338] *Çaylak* ise bu hayalden çoktan vazgeçmiştir: "*Demir Köprü'den geçmekten çoktan vazgeçtik.*"[1339] Aralık ayı gelmiş; fakat demir köprünün çalışmaları hâlâ tamamlanamamıştır. *Hayâl,* bu durumdan öylesine usanmıştır ki köprünün tamamlanması hâlinde bir horoz keseceğini okuyucularına duyurur: "*Galata demir köprüsünden ahalinin geçtiği görülürse gayri bir horoz keseceğim.*"[1340] Demir Köprü'nün Abdülaziz zamanında yapılmasına karşın, 1877'de II. Abdülhamid saltanatında yerine konmasının nedeni ise bir buçuk sene boyunca Körükçü kapısında durmasıdır.[1341] Galata ve Eminönü arasında duran; fakat bir türlü hizmete giremeyen demir köprünün bir ara yıkılacağı dedikodusu ortaya çıkar. Bu haberi ise *Hayâl* sevinçle karşılar. Ancak haber doğru değildir:

[1336] **Hayâl,** nr. 239, 9 Mart 1876, (26 Şubat 1291), s. 2.
[1337] **Hayâl,** nr. 241, 14 Mart 1876, (2 Mart 1292), s. 2.
[1338] **Hayâl,** nr. 253, 6 Haziran 1876, (25 Mayıs 1292), s. 4.
[1339] **Çaylak,** nr. 63, 16 Ekim 1876, 28 Ramazan 1293, 4 Teşrinievvel 1292, s. 2.
[1340] **Hayâl,** nr. 302, Aralık 1876, (Kanunuevvel 1292), s. 3-4.
[1341] "*Saniyen 'sabık köprü' hakan-ı sabıkın evail-i saltanatında yapılmamıştır. Sultan Abdülaziz'in evâhir-i saltanatında yaptırılmış ve yerine vaz'ı Abdülhamid zamanında vâki olmuştur. Hatta bir buçuk sene Körükçü kapısında durduktan sonra yerine konmuştur. Köprüyü inşaa vesâtât eden İmparator Öjeni'dir.*" Emin Nedret İşli, "Galata Köprüsü ve Ebüzziya Tevfik Bey", **Ziyad Ebüzziya Kitabı Darçağda Bir Çelebi,** Haz. Ö. Faruk Şerifoğlu, Timaş Yay., İstanbul, 1998, s. 232.

"Şükürler olsun Demir Köprü'nün kaldırılmasına karar verilmiş! Köprüden girip çıkacak vapurların hepsi birer parçasını kırarak batırılacak imiş. Hatta geçen gün icrâ-yı karâra mübâşeret olunmuş. Böyle giderse altı aya kadar bunun kaldırılacağı veyahud indirileceği beynennâs söylenmektedir."[1342]

Ancak bu haber doğru çıkmaz ve demir köprü, Galata ile Eminönü arasında, kullanıma açılmadan öylece durmaya devam eder:

"Suâl- Demri Köprü Galata ile İstanbul arasında niçin duruyor?
Cevap-Hiç."[1343]

Öylece duran ve hiçbir işe yaramayan Galata demir köprüsü, en sonunda kimi insanların ilginç fikirler üretmesine sebep olmuştur. Nihayet, ortaya köprüyü satın almak isteyen biri çıkar:

"Herifin birisi çıkmış size kırk bin lira vereyim de bu köprüyü bana veriniz diyor imiş. Hiç böyle şey olur mu? Acaba bu sözleri söyleyen zât her kim ise bu köprünün bize kaç bin liraya mâl olduğunu bilmiyor mu bir kere bize mâl olduğu fiyatı versin sonra fâizini ve ondan sonra da en aşağı yüzde yirmi temettu hesâb etsin de ba'de köprüyü almaya kalkışsın!"[1344]

Galata-Eminönü arasında öylece duran demir köprüyü satın almak isteyen bir kişi çıkınca, gûyâ bu köprü hiddete gelerek *Hayâl* gazetesine bir protestonâme yazmıştır. Köprünün ağzından yazılan bu metinde, şikâyetvâri cümleler kurulmuştur. Dikkati çeken bir diğer nokta da köprünün İngiliz yapımı olduğunun belirtilmesidir:

[1342] **Hayâl,** nr. 334, 27 Mart 1877, (15 Mart 1293), s. 4.
[1343] **Hayâl,** nr. 337, 31 Mart 1877, (19 Mart 1293), s. 4.
[1344] **Hayâl,** nr. 352, 24 Mayıs 1877, (12 Mayıs 1293), s. 3.

"*(...) Ben böyle hakaretler mi görecek idim? Ben İngiltere'den buraya nasıl ve ne türlü vaadlerle geldiğimi cümleniz bilirsiniz. Ben İstanbul'a medâr-ı zînet addolunacak idim. Burada ise medâr-ı zînet addolunmak şöyle dursun hep gazetelerin diline düştüm. Her biri bir yolda tan etti. Kimisi işe yaramaz dedi. Kimisi çürük dedi. Hasılı herkes diline geleni söyledi. Bu kadar hakâretten sonra şimdi dahi şunun bunun beni almaya kalkışması ne demektir. (...)*"[1345]

3.2.7 Beygirler\ Atlar[1346]

İstanbul, hayvanı bol bir şehirdir. Bu durumu, Türklerdeki hayvan sevgisi ile ilişkilendirebileceğimiz gibi, hayvanların ulaşım ve taşıma maksadıyla kullanılıyor olmasına da bağlayabiliriz. İncelediğimiz dönemin geleneksel hayattan modern hayata geçiş dönemi oluşu ve eski tarz araçların hâlen, yaygın bir şekilde kullanılması nedeniyle hayvanlar, İstanbul hayatında önemli bir yer işgal etmişlerdir. Dolayısıyla hayvanlar, İstanbul hayatının birer yansıması olan mizah gazetelerinde sık sık karşımıza çıkar.

İlk dönem mizah gazetelerinde ulaşım araçlarının yanı sıra, çeşitli hayvanlara ve onların yaşadığı sıkıntılara da yer verilmiştir. Bu hayvanlar içerisinde en çok söz edileni ise beygirlerdir. İstanbul'da, bir yerden bir yere gidebilmek için kiralanabilen beygirlerin dışında, yük taşıma amaçlı hizmet veren beygirler de bulunuyordu.[1347]

[1345] **Hayâl,** nr. 353, 26 Mayıs 1877, (14 Mayıs 1293), s. 3.
[1346] "*Kent içi kara taşımacılığında ulaşım vasıtaları bargirler, deve, at, at arabaları ve hamallardı. Atlar kara ulaşımının en ağır yükünü çeken canlılar olarak etkinliklerini sürdürmekteydiler. İstanbul'un en modern ulaşım vasıtası olan atlara en çok sahip olan zat-ı muhterem de tabii ki padişahtı. Padişahın, saray mensuplarının ve devlet büyüklerinin atları için Kağıthane, Alibeyköyü, Veli Efendi ve Çırpıcı Çayırları, Büyük ve Küçük Çekmece göllerinden Kestaneköy sahiline kadar uzanan bölgeler ile Boğaziçi'nde, Büyükdere, Beykoz Çayırı, Sultaniye, Çubuklu ve Kadıköy'de ise Uzunçayır ve Yoğurtçu Çayırları ayrılmıştı.*" Mehmet Yavuz Erler, "Mizah Dergileri Işığında, 1870-1875 Tarihleri Arasında İstanbul'da Kara Taşımacılığı", **Tarih ve Toplum,** S. 204, Aralık 2000, s. 345.
[1347] Müslüman Türk toplumunun atları yük taşımak maksadıyla da kullanıyor olması Kur'ân-ı Kerim'e dayanmaktadır: "*Kur'ân-ı Kerim beşer hayatında büyük rol oynayan deve, at, katır gibi bir kısım hayvanlara, daha dikkat çekici ifâdelerle yer vererek ehemmiyetlerine parmak basmaktadır: 'Hem kendilerine binesiniz, hem de zinet olsun diye atları, katırları, merkebleri yarattı.'(Nahl, 16\8)*"

Ancak, bu hayvanlara gereğinden fazla yük yüklendiği için acınacak bir duruma gelmişlerdir. Mizah gazeteleri de durumun farkında olduklarından, sık sık sayfalarında beygirlerin "acıklı" hâllerinden bahsetme gereği duyarlar:

"*Suâl- Dünyâda en ziyâde zulm gören hangi hayvândır?*
Cevâb- İstanbul'un yük beygirleriyle Acemlerin merkebleri."[1348]

İlk dönem mizah gazetelerinde neşredilmiş metinlerden, 1870'li yıllarda hayvan haklarına gereken önemin verilmediği anlaşılmaktadır.[1349] Müslümanlığın kesin emir ve yasaklarına, devlet tarafından da yasaklanmış olmasına rağmen, hayvanlara eziyet ediliyor olması dikkatlerden kaçmamıştır.[1350] Dolayısıyla, mizah gazetelerinde genellikle beygirlerin olumsuz şartlarından bahsedilmiştir. Ancak, nadir de olsa şanslı hayvanların bulunduğu görülmektedir:

"*Üçüncü ordu-yı humâyun erkânından ferîk saadetlü Hüseyin Hâmî Paşa hazretlerinin Dersaadet'te bulunmakta olan harem-i âlîleri hanımefendi bundan mukaddem berây-ı tebdîl-i hevâ Küçükçekmece'ye irsâl eylemiş*

İbrahim Canan, **Hz. Peygamber'in (sallalahu aleyhi ve sellem) Sünnetinde Terbiye,** Işık Akademi Yay., İstanbul, 2008, s. 235.

1348 **Letâif-i Âsâr,** nr. 14, 8 Nisan 1871, 17 Muharrem 1288, 27 Mart 1287, s. 3-4.

1349 Halbuki 16. asırda durum böyle olmamış ve İstanbul Belediye Kanunnamesi'nde şu hükme yer verilmiştir: "*Ve ayağı yaramaz bârgiri işletmeyeler. Ve at ve katır ve eşek ayağını gözedeler ve semerin göreler. Ve ağır yük urmayalar; zira dilsüz canavardır. Her kangısında eksük bulunursa, sâhibine tamâm etdüre. Etmeyeni ve eslemeyeni gereği gibi hakkından gele." "Fil-cümle bu zikrolunanlardan gayrı her ne kim Allah u Te'âla yaratmıştır, hepsinin hukukunu muhtesip görüp gözetse gerektir, şer'î hükmi vardır.*" Ahmed Akgündüz, **İslam ve Osmanlı Çevre Hukuku,** Osmanlı Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul, 2009, s. 56.

1350 "*Hz. Peygamber (sav) Buhari'nin Sahih'inde Kitâbu'l-Cihâd ve's-Siyer bölümünde Allah yolunda, cihat için at besleme konusunda da şöyle der: 'Kim Allah'a inanarak ve onun (iyi şeyler) vaadini doğrulayarak; Allah yolunda (mücahede için) bir at beslerse mutlaka atın yediği (onu doyuran yiyeceği), içtiği, dışkısı ve idrarı kıyamet gününde onun mizanındadır' Burada Allah yolunda cihat ve mücahede niyeti ile beslenen atın, kıyamet günü sahibine ne büyük sevaplar kazandıracağı anlatılmaktadır. Türkler ve diğer İslam milletlerindeki at sevgisinin derin köklerinden birisi de bu ve benzer hadis-i şerifler olmalıdır. Bu hadisten konumuzu ilgilendiren taraf, bir binek ve yük hayvanı olan atlara iyi bakılması tavsiyesidir. Allah yolunda beslenen bir atın yediği, içtiği, dışkısı ve idrarı, kıyamet günü sahibinin terazisine konulacaktır. Öyleyse binek ve yük hayvanlarına elden geldiği kadar iyi bakılmalı, onların yemi, suyu; ahrette bize vereceği faydalar da nazara alınarak kısılmamalıdır.*" Murat Sarıcık, "III. Murad Devrinden Hayvan Haklarıyla İlgili Bir Ferman", **Süleyman Demirel Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi,** Kuruluşunun 700. Yılında Osmanlı Özel Sayısı, S. 6, 1999, s. 72.

oldukları bir çift araba hayvânları hamiyet-i müsellemeleri iktizâsınca bâb u alây-ı seraskerîye takdîm ü teslîm eylemek üzere Dersaadet'e celb buyuracaklarını işittik. Mezkur beygirler İstanbul'a götürülerek mahall-i âlîsine teslîm olunduğunu işittiğimizde yazarız. (Selâmet) KARAGÖZ İnsanların tebdîl-i âb u hevâ için şuraya buraya gittiklerini bilirdim ama hiç de hayvânâtın tebdîl-i hevâya gönderildiğini işitmemiştim… Bir yaşıma daha girdim!"[1351]

Görüldüğü gibi, insan yerine konulan, değer verilen bu beygirler, sokakta yük ve insan taşıyarak eziyet çeken hayvanlara hiç benzemezler, çünkü paşa koruması altındadırlar.

3.2.7.1 Kira Beygirleri \ Sürücü Beygirleri

Mizah gazetelerinde olumsuz bir biçimde dile getirilen beygir ücretleri, İstanbulluların canını sıkmaya başlamış olacak ki *Letâif-i Âsâr* gazetesi, bu durumu Şehremaneti'ne şikâyet etme gereği duyar:"*(...) kira beygirleri herkesten gideceği mahallin mesâfesinden ziyâde para alıyor. Şehremaneti'ne şikâyet ederiz. Bunlara bir çâre bulsun zîrâ el-amân.*"[1352] Kira beygircilerinin müşterilerden fazla para talep etmeleri sonucunda isyan eden gazete, çareyi Şehremaneti'nde arar.

Gazeteler, bir taraftan kira beygirlerinin ücretlerinden yakınırken, diğer taraftan da bu hayvanların çektikleri eziyetlerden bahsederler: "*Yemez içmez durup dinlenmez kira beygirleriyle Acem merkebleri.*"[1353] Sahipleri tarafından yeterince bakılmayan ve değer verilmeyen beygirlerin acıklı durumlarından bahsetmek, yine mizah gazetelerine düşer.

[1351] **Hayâl,** nr. 354, 29 Mayıs 1877, (17 Mayıs 1293), s. 3-4.
[1352] **Letâif-i Âsâr,** nr. 16, 22 Nisan 1871, 1 Safer 1288, 10 Nisan 1287, s. 2-3.
[1353] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Receb 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.

Letâif-i Âsâr gazetesi, bir nüshasında kira beygircilerinin tramvayla rekabet etmek maksadıyla bir kumpanya kuracaklarını haber vererek, yolculuk ücretlerini de okuyucularıyla paylaşır:

"*Aksaray ve Sultan Bayezid ile Bahçekapısı arabacı ve kira beygircileri miyânesinde bir kumpanyanın teşekkülü tasavvur olunup tramvayın fiyât-ı mevzıası vechle müşteri taşıyacakları ber vech-i âtî karar verildiği vâsıl-ı sem'-i mefharetimiz olmuştur. Şöyle ki Aksaray'dan bir kimse beygire bindiği hâlde sürücüsüz yalnız parasını verip beygire süvâr olduğu ve Bayezid'de indiği hâlde kırk para, Bahçekapısı'na kadar gittiği sûrette iki kuruş verecektir.*"[1354]

Gazete, şayet bu haberin aslı varsa bundan daha iyi bir şey olamaz diyerek, memnuniyetini dile getirir. *Tiyatro* gazetesi ise güya kuracağı sigorta kumpanyasında kimleri sigorta edeceğini tek tek açıklarken, kira beygirlerine de yer verir: "*Ayağı tutuk kira beygirleriyle Kâğıthane'ye giden kimseler.*"[1355], gazetenin sigortalamak istediği kişiler arasında yer alır.

Tiyatro, beygirlerin ne durumda olduklarını anlatan bir metin neşretme gereği duyar ve hepsinin canlı birer "kadid"; yani "pastırma" olduğunu belirterek, "müze"ye konmalarının gereğine dikkat çeker:

"*Vâsıta-i mevâridâtımızın en ziyâde sür'atlisi sürücü beygirleridir. Tramvay, Aksaray'dan köprü başına birçok saatte gelebildiği halde, sürücü beygirleri bir saat yirmi dakîkada geldikleri tecrübe olunmuştur. Bu beygirler müzehanelerde canlı kadîd diye konulmak için pek ziyade aranıyor idiyse de muahharen tramvay beygirleri bu işe daha ziyade lâyık göründüler. Sürücü beygirlerine üç günde bir kere bir kıyye arpa verilmek ve on beş günde bir*

[1354] **Letâif-i Âsâr,** nr. 56, 29 Kasım 1871, 16 Ramazan 1288, 17 Teşrinisani 1287, s. 2.
[1355] **Tiyatro,** nr. 24, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3-4.

kere tımar edilmek âdettir. Bunun için tramvay beygirlerinden bahtiyârdırlar.”[1356]

Sürücü beygirlerine sahipleri tarafından üç günde bir arpa veriliyor olması ve bakımlarının sıklıkla yapılmaması, gazetenin dikkat çektiği önemli noktalardır.

Latife gazetesinin okuyucularına beygirler hakkında bir uyarısı vardır. Kiraladıkları beygirlerin hızlı gitmesini isteyen müşterilerin uyması gereken kurallar aşağıdaki gibidir:

“*Suriçi beygirlerine binildiği zaman dizgin filan tutmaya hâcet olmayıp fakat muttasıl ayaklar ile beygirin karnına vurmaya devam edilmesi ve bununla beraber yürü yâ mübârek sözünün tekrar-be-tekrar hayvanın kulağına söylenmesi cümleye ve husûsiyle acele işi olup da binenlere âkilâne ihtâr olunur.*”[1357]

Böylelikle, suriçi beygirlerinin ne kadar yavaş oldukları dile getirilmiş olur. *Latife* gazetesi, 10 Eylül 1874 tarihli nüshasında, beygirlerin yavaşlığı ile alay etmek için aşağıdaki karikatürü yayımlamıştır. Karikatürün altında şu cümle yazar: “Arkadaş! Yetişemiyorum, dur beraber gidelim!! – Benim acele işim var, seninle gidemem.” Beygire binmiş yolcu, önüne çıkan sakat kişiye “Dur, beraber gidelim”der; fakat sakat kişi ise beygirlerin yavaşlığından kinaye olarak “Acelem var.” diyerek, durumla alay eder.



Resim 77 Latife, nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 4.

1356 **Tiyatro,** nr. 33, 13 Temmuz 1874, (1 Temmuz 1290), s. 3.
1357 **Latife,** nr. 12, 1 Ekim 1874, 19 Şaban 1291, 19 Eylül 1290, s. 3.

Sürücü beygirleri ile alakalı olarak yaşanan bir başka sorun ise meydana gelen kazalardır. Öyle ki *Meddah,* beygirlerin sürekli yere yuvarlanmasından bıktığını, "Bıktık Usandık" başlıklı yazıda şöyle dile getirir: "*Ekser ecel-i kazâya sebep olan kira beygirlerinin saatte yüz bin kere tekerlenmesinden.*"[1358] Bu hayvanlara binen bir kimsenin düşmesi durumunda ise felaket ile karşılaşılır:

> "*-Sürücü beygirlerine binmekle kira arabasına binmekte ne fark vardır?*
> *-Sürücü beygirinden düşenin kafası parçalanır, kira arabasına binenin bağırsakları alt üst olur.*"[1359]

Böylelikle, sürücü beygirine binmenin ne kadar tehlikeli olduğu anlatılmış olur. *Tiyatro* gazetesi, bu tehlikeli yolculuğu aşağıdaki karikatürle okuyucularına göstermiştir. Karikatürün altında şu cümle yazar: "Sürücü beygirlerini istenilen mahalle çevirmenin kolay yolu."



Resim 78 Tiyatro, nr. 6, 18 Nisan 1874, (6 Nisan 1290), s. 2.

Tiyatro gazetesi de beygirlerin yavaşlığını fark etmiş olacak ki onların bir saatlik yolu dört saatte aldıklarını savunur: "*Kira beygirleri her saat yahud her dakika binilen mahallerden hareket edip düşe kalka bir saatlik yolu dört saatte alırlar.*"[1360] Bu yüzden acele işi olanın bu beygirleri kullanmaması gerekir.

[1358] **Meddah,** nr. 4, 3 Mart 1875, (25 Muharrem 1292), s. 2-3.
[1359] **Kahkaha,** nr. 3, 10 Nisan 1875, (29 Mart 1291), s. 2.
[1360] **Tiyatro,** nr. 87, 1 Mayıs 1875, (25 Rebiülevvel 1292), s. 2.

3.2.7.2. Beygirlere Edilen Eziyet[1361]

Letâif-i Âsâr gazetesi, "Bak Neler Olmuş Neler Olacak" başlıklı yazısında, olmasını ümîd ettiği şeyleri tek tek sıralarken, beygirlere ve onların çektikleri eziyete de değinmiştir: "*Beygir hamalları gaddârlıktan, bîçâre hayvânlar dayaktan berî olacak.*"[1362] Yürümeleri için sürekli dayak atılan beygirler, gazeteler tarafından acınması gereken varlıklar olarak gösterilir. *Şafak*, bu eziyete daha fazla dayanamayarak, en azından okuyucularının dikkatini çekmek için, bir beygirin ağzından kaleme alınmış şu nutku neşreder:

> "*Ey insafsız adam! Be zâlim insan! Benim ayak atmaya dermanım olsaydı, senden bu kadar dayak yer miydim. Arkama, yanlarıma vurduğun kamçılardan kemiklerimin içindeki ilikler cerehat kesildi. Kaldırımlar üzerine yıkılmadan, ağzımda dişlerim kalmadı. Sâlim olarak bir başım kalmıştı, şimdi de başımı kırıp gözlerimi kör ediyorsun. Gözlerimden dökülen yaşlara hiç mi merhamet etmiyorsun (...)*"[1363]

[1361] "*Osmanlı toplumunda hayvanlara iyi davranılması konusunda hassasiyet gösterildiği biliniyor. Bunun birçok örneği de mevcuttur. Daha 16. yüzyılda, yük beygirlerine taşıyabileceklerinden fazla yük yüklenmemesi konusunda padişah fermanı çıktığı bilinmektedir. Meselâ, 1587'de, III. Murat'a ait bir fermanda bu konuya değinilmiştir. Söz konusu fermanda padişah öncelikle, sahiplerinin hayvanları iyi beslemeleri gerektiğini vurgulamış, daha sonra da, bu hayvanlara tahammül edebilecekleri ağırlıktan fazlasının yüklenmesini yasaklamıştır. Bu anlayış yüzyıllar boyunca devam etti. Nitekim üç yüz yıl sonra, 1856'da, yine benzer bir konunun dile getirilmiş olması bu hususu ispatlamaktadır. Osmanlı arşivlerinde yer alan bir belgede, yük taşıyan hayvanlara iyi davranılması için öteden beri uygulanmakta olan kurallar hayvan sahiplerine yeniden hatırlatılıyordu. 2 Ekim 1856 tarihli bir belgede öncelikle, çok eskiden beri âdet olduğu üzere beygir hamallarının Cuma günleri tatil yaptıkları vurgulanmıştır. Bu suretle beygirler haftada bir gün dinlenmiş olacaklardı. Fakat kural bununla sınırlı değildi. Sahiplerinin tatil günleri beygirleri binek amaçlı kullanabileceği düşüncesi ile yine eskiden beri yürürlükte olan bir önlem daha geliştirilmişti. Buna göre de, tatil günlerinde sahiplerinin beygirlere binmemeleri için semerlerin üzerine demir çubuklar çaktırılması kuralı getirilmişti. Ancak, 1856'da bu kuralın uygulanması konusunda bazı sıkıntılar yaşandığı anlaşılmaktadır. Yük beygirleri ile ekmek, sebze, kömür vs. nakliyatı yapan esnafın, hayvanların dinlendiği Cuma günleri de beygirlerini binek amaçlı kullandıkları tespit edilmişti. Bu durum eskiden beri uygulanan kurallara aykırı olunca, yetkililer harekete geçmişler, konu ile ilgili müessese olarak Şehremaneti esnaf birlikleri başkanlarını uyarmışlardı. Yük hayvanları haftanın altı günü çalışacak, bir gün ise dinlenecekti. Dinlenme gününde hayvanlara kesinlikle binilmemesi gerekiyordu. Aksi yönde hareket edilmemesi için görevli memurlar, esnaf sürekli kontrol altında bulundurulacaklardı.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 354.

[1362] **Letâif-i Âsâr,** nr. 46, 26 Eylül 1871, 11 Recep 1288, 14 Eylül 1287, s. 1-2.

[1363] **Şafak,** nr. 4, 27 Nisan 1874, 11 Rebiülevvel 1291, 15 Nisan 1290, s. 2-3.

Kendisine edilen aşırı eziyet sonucunda artık ölümü isteyen beygir, tek kurtuluşunun bu olduğuna inanmaktadır. Gazete, beygirin bu nutkunu neşrederek, 1870'li yıllarda hizmet eden hayvanların durumunu gözler önüne sermiş olur.[1364]

Tiyatro gazetesinin ise beygir sahiplerine önemli bir uyarısı vardır. Atların kuyruklarına dadanan ve onları kesen bir kişi ortaya çıkmıştır. Bu kişi kimi zaman kuyruk keseyim derken, atın kendisini de kesebilmektedir:

> "*Aman beygirciler! Aklınızı başınıza alın. Beygirlerinizin kuyruklarını muhâfazaya gayret edin! Zîrâ iş fenâ. Herifin biri beygirlerin kuyruklarına dadanmış. Her sabah eline bir makas alıp bütün beygirlerin kuyruklarını kesiyormuş. Hem siz beygirlerin kuyruklarının ne kadar menfaatli olduğunu bilir misiniz? Beygir kuyruğu her şeyden ziyade işe yarar. Beygir kuyruğundan kadınların başlarına (file) yapılır. Beygir kuyruğundan balık ağı yapılır. Beygir kuyruğundan para torbası yapılır. Beygir kuyruğundan şirket vapurlarına minder yapılır. Elhâsıl yapılır, yapılır. Beygirin kuyruğu kendisinden ziyâde nâfi'dir. Beygir kuyruğu ziyân edilmeye gelmez. Hatta tramvay idâresi bile beygirlere acımaz, kuyruklarına acır da tramvay beygirlerinin kuyruklarını keser. Ha! Bak şurasını da unuttum. Bu kuyruk seven herif geçen gün yine bir beygirin kuyruğunu keserken etini de beraber kesmiş. İşte işin içinde burası da var. Hem kuyruktan olursunuz. Hem de beygirden! (...)*"[1365]

[1364] Halbuki, 18. asırda yazılmış bir metinde, atlara merhametsizce davranan kişilere ne yapılması gerektiği açıkça belirtilmiş ve hayvan hakları savunulmuştur: "*(...) atın ayrı bir yeri vardı. At, Türkler daha Orta Asya'da göçebe bir toplumken büyük önem kazanmıştır. (At, avrat, pusat). Osmanlı Türkleri, ayrıca İslâm kültürü aracılığıyla Arapların ünlü at sevgisinden de etkilenmişlerdir. Bu nedenlerle, hayvanların korunmasına ilişkin olarak seçtiğimiz belgelerin hep atlar üstüne olması, pek bir rastlantı değildir. Önce, yukarıda sözünü ettiğimiz Cantemir'in yine Osmanlı tarihi hakkındaki eserinden aktarılan bir fetvayla başlayalım: 'Eğer biri, atının nalının düştüğünü bildiği ve bunu yaptırmaya vakit ve fırsatı olduğu hâlde, nazar-ı itibare almayarak, merhametsizce, sert ve taşlık yollardan akşamlara kadar zavallı hayvanı sürerse, böyle merhametsiz bir hayvan sahibine nasıl bir ceza verilmelidir? Elcevap: Sopa atmalıdır.'*" "Osmanlı Toplum Yaşayışıyla İlgili Belgeler-Bilgiler: İnsan ve Hayvan Hakları", **Tarih ve Toplum**, S.2, 1984, s. 38.

[1365] **Tiyatro,** nr. 45, 2 Eylül 1874, (21 Ağustos 1290), s. 3.

Beygir kuyruğu kesen bu tuhaf adamın hallerini açıklama ihtiyacı duyan gazete, mizahi bir yolla da olsa bu hayvanların başlarına neler gelebildiğini anlatmış olur.

Latife gazetesi ise gözüyle gördüğünü iddia ettiği bir vak'ayı anlatırken, yine mizah yolundan ayrılmaz. Anlatılan olaya göre bir beygir sahibi, ipin ucuna bağladığı tek arpayı hayvanına yutturmaya çalışmaktadır. Beygir ise çok yorgun ve bitkin olduğundan, aç olmasına karşın, o tek arpayı bile yutamaz. Beygir sahibi, bir taraftan sopa ile hayvana vurur, diğer taraftan ise arpayı vermeye çalışır. Sürücüye bu durum sorulduğunda, hayvanın çok sabırlı ve kanaatli olduğu cevabı alınmıştır. Beygir, bu yüzden tek arpayı bin naz ile yutmaktadır. Yaşı da bayağı geçkin olan hayvan, aslında sahibi tarafından eziyet görmektedir. Çünkü beygir sürücüsü, hayvanın tek arpayı bile eritecek yeterlilikte midesi olmadığını, bu yüzden de arpa ziyan olmasın diye ipe bağlayarak yutturduğunu anlatır. Her yemek vaktinde, ipe bağlı arpayı hayvanın midesine yollayan havyan sahibi, tek arpa ile hayvanın karnını doyurmaya çalışır. Akşam, ipe bağlı arpayı hayvana verir; fakat sabahleyin o ipi, dolayısıyla arpayı hayvanın midesinden geri çıkartır. Yemek vakti geldiğinde ise tekrar iple beraber arpayı hayvanın midesine gönderir. Böylelikle, bir hafta boyunca tek arpa ile idare etmiş olur. Gazete ise okyucuların olayın gerçekliğine inanmamasından korkarak, yazısının sonunda her şeyin ortada olduğunu ve anlatılan olayın gerçekten yaşandığını ve görüldüğünü belirtme gereği duyar.

> "*Kira beygircilerinden herifin biri bir elinde ince bir sicim ve diğer elinde bir sopa bîçâre hayvânın önüne geçmiş bir iş için telaş eylediği görülmekle herifin yanına varılarak ne yaptığına bakıldıkta ne görülse iyi? Bakalım söyleyelim de beğenir misiniz? Herif, elinde olan sicimin bir ucuna bir tek arpa bağlamış! Zor eder ki hayvana yuttursun! Fakat beygircağız dünyasından geçmiş, canından usanmış ağzını bıçaklar açmaz dereceye gelmiş olduğundan arpayı yutmak için ağzını açmaz! (…)*"[1366]

[1366] **Latife,** nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3.

Bir an için, gazetenin bu anlattıklarının gerçek olduğunu düşünürsek, sürücülerin beygirlere nasıl acımasızca eziyet ettikleri ortaya çıkar; fakat bunun eleştiri maksadıyla yazılmış mizahî bir yazı olduğunu düşündüğümüz takdirde bile, beygirlerin olumsuz şartlar içinde oldukları ortadadır. Bunu *Tiyatro* gazetesinde neşredilmiş olan aşağıdaki karikatürden de anlamak mümkündür. Karikatürün altında şu cümleye yer verilmiştir: "Zavallılar arpa yüzüne hasret kaldıklarından nerede arpa kokusu alırlar ise oraya başlarını sokuyorlar!!!"



Resim-79 Tiyatro, nr. 14, 16 Mayıs 1874, (4 Mayıs 1290), s. 4.

Beygirler, aşırı yük çekmekten o kadar yorgun bir haldedirler ki hizmetlerini yerine getirdikten sonra, mahallerine dönecek takatleri kalmaz[1367]: "*Atlıları ve yük beygirlerini dahi mahallerine îsâl etmek için bir araba şirketi teşekkül etmeli.*"[1368] *Hayâl*, durumu mizahî bir dille eleştirerek, onlar için bir araba şirketi kurulmasını tavsiye eder. *Meddah* ise hayvanlara edilen eziyetin Şehremaneti tarafından görülmemesinden şikâyetçidir: "*Bir gün, sürücülerin hayvanlara ettiği*

[1367] "*Hayvanlara ağır yük yüklememe konusunda şu hadis bize ölçüyü göstermektedir: 'Ebu'd-Derdâ (ra) ağır yük yüklendiği için yerden kalkmakta zorluk çeken bir deveyi görünce hemen yükün fazlasını attı ve Hz. Peygamber'in (sav) 'Allah bu dilsizler hakkında hayırhah olmanızı tavsiye etmektedir, onlara güçleri oranında yük vurun.' dediğini söylemiştir. Hayvanlara vurulacak yük meselesinde aynı titizliği gösteren Hz. Ömer'in Mısır'da bir deveye bin rıtıl ağırlığında (Mısır rıtılıyla yaklaşık 300 kg) yük vurulduğunu işitince, ilgiliye yazarak, 'bundan böyle 600 rıtıldan fazla yük vurulmamasını emreder.*" Talat Sakallı, **Hadislerle İslâm'da Hoşgörü ve Kolaylık,** Çağlayan Yay., İzmir, 1996, s. 46-47.

[1368] **Hayâl,** nr. 137, 27 Ocak 1875, (15 Kanunusani 1290), s. 3-4.

eziyetler Şehremaneti tarafından görülerek men' edilecek; ama kimse görmeyecek."[1369] Gazete, bu mizahî cümle ile umutsuzluğunu dile getrmiş olur. *Meddah*, bir başka sayısında bir okuyucu mektubunu aynen yayımlayarak, beygirlere edilen eziyetin ciddi boyutunu gözler önüne sermeye çalışır:

> "*Şimdiye kadar gazetelerin kâffesinde sürücüler hakkında pek çok şikâyetler görüldü. Lakin hiçbirine kimse kulak asmadı. Buna Şehremaneti memurları da dikkat etmiyorlar mı ne yapıyorlar pek bilemez isem de rast gelmekte olduğum sürücü beygirlerine pek ziyâde acıyorum. O herifler para için hayvanlara verdikleri eziyeti hiçbir şey gibi görüyorlar. Hatta geçen cumartesi gün ayağı kırılmış olduğu bir şey ile sarılarak üstüne de hayli yük yükletilmiş bir hayvan gördüm ki hayvânın yürümeye mecâli olmayışına o derece acıdım, o kadar müteessir oldum ki tarif edemem. Hatta bu varakayı yazmaya bile o bîçâre hayvânın hâli sebep oldu. Bu cihet Şehremaneti'nin vazîfesi olduğundan nazar-ı dikkatini celb ederim.*"[1370]

Böylelikle, hayvanlara reva görülen eziyetin tek sorumlusunun sürücüler olmadığını, onları denetlemekten yoksun olan Şehremaneti memurlarının da suçlu olarak görüldüğünü söyleyebiliriz.[1371]

Hayâl, beygirlere çektirilen eziyeti eleştirmek için, yine mizah yoluna başvurur:

[1369] **Meddah,** nr. 18, 22 Nisan 1875, (16 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.

[1370] **Meddah,** nr. 30, 5 Temmuz 1875, (1 Cemaziyelahir 1292), s. 2.

[1371] Hayvanlara edilen eziyet göz önüne alındığında, Müslüman bir devlet olan Osmanlı'da böyle olumsuzlukların yaşanıyor olması dikkat çekicidir. Çünkü, Hz. Peygamber'in hayvanlara eziyet noktasında söyledikleri ortada ve açıktır. Ancak, 1870'li yıllarda İslamiyet'in bu hususlarına pek de dikkat edilmediği anlaşılmaktadır: "*Hayvana şefkatin tezahürlerinden biri de onlara işkence ve eziyetten kaçınmaktır. Hz. Peygamber'in hayvanlarla ilgili olarak koyduğu yasaklarından biri de budur. Eziyet sadece dövmekle olmayıp çeşitli şekillerde yapılabileceği için, bütün çeşitleriyle yasaklandığını görmekteyiz. İbn Ömer Hz. Peygamber'in (sallallahu aleyhi ve sellem) bu yasağını umumi bir ifade ile: 'Nebi (sallallahu aleyhi ve sellem) hayvanlara işkence yapanlara lanet etti.' diyerek haber verir.*" İbrahim Canan, **Hz. Peygamber'in (sallallahu aleyhi ve sellem) Sünnetinde Terbiye),** Işık Akademi Yay., İstanbul, 2008, s. 242.

"Pazar yerlerine yük taşıyan odun beygirlerinin altışar yüz kıyyelik balyaları kaldırmaya tahammül eyleyebilmeleri için bellerinin üzerine delikli tuğla ile bir tonoz çevrilmesine beygirci esnafıyla pazarcılar beyninde karar verilmiş ise de Şehremaneti'nden müsaade olunup olunmadığı henüz anlaşılamamıştır."[1372]

Gazete, gerçekten böyle bir anlaşma yapılmış gibi davranarak, beygircilerin acımasızlığını kendince eleştirmiş olur.

3.2.7.3 Beygirlerin Çevreye Verdiği Rahatsızlık

Beygir leşlerinin toprağa gömülmeyip, çöplüklere atılması sonucunda çevre ve insanlar büyük bir tehdit altında kalmaktadır. *İbretnümâ-yı Âlem*, bu konudaki korkusunu dile getirme gereği duyar:

"Pazartesi günü Beyoğlu Yenişehir'de kuduz bir kelb bir beygiri ısırmış ve beygir dahi kudurduğundan sâhibi vurup öldürmeye mecbûr olmuş. Fakat beygirin lâşesi Beyoğlu kışlasının karşısındaki çöplüğe atılmış ve mezkûr çöplükte bulunan kelbler leş yediklerinden onların dahi kudurmalarından havf olunmaktadır."[1373]

Kuduz beygir leşinin düşüncesizce çöplüğe atılmasıyla, bütün İstanbullular büyük bir tehlike ile baş başa kalmış olurlar.

Beygirler, kimi zaman yoldan gelip geçen insanlara da zarar verebilmekte ve onları rahatsız edebilmekteydi. Bu durum devrin mizah gazetelerine de yansımıştır. *Letâif-i Âsâr*, "Bak Neler Olmuş Neler Olacak" başlıklı bir yazıda, olmasını dilediği şeyleri sıralarken bu konuya şöyle değinir: "*Hamal ve hamal beygirleri bir vakt-i muayyenede nakl-i eskâl edip marrîn ve âbirîn şu hayvanların*

[1372] **Hayâl,** nr. 183, 17 Ağustos 1875, (5 Ağustos 1291), s. 3.
[1373] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 4, 27 Temmuz 1871, 9 Cemaziyelevvel 1288, 15 Temmuz 1287, s. 1.

iz'âcından kurtulup öteye beriye kaçmaktan berî olacak."[1374] Yük taşıyan hayvanların verebileceği rahatsızlıktan çekinen insanlar, çareyi onlardan kaçmakta bulmaktadır. Bu konunun mizahının yapıldığı bir karikatür ise *Hayâl*'de karşımıza çıkar. Karikatürün altında şu cümle yazmaktadır: "Birtakım hımbıllar da İstanbul sokaklarında bunu başlarına tutarlar!!!" Karikatürde, artık şemsiyenin bir işlevinin daha olduğu halka duyurulmuştur. Şemsiye, sadece yağmurdan korunmak için değil, beygirlerin ayaklarından sıçrayan çamurdan korunmak için de kullanılmaktadır. Gazete, şemsiyenin esas işlevinin bu olduğunu belirterek, yağmurdan korunmak için şemşiyeyi başına tutanlarla alay etmiş olur.



Resim -80 Hayâl, nr. 209, 16 Ekim 1875, (4 Teşrinievvel 1291), s. 4.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, en düzgün ve şaşalı mağazaların, dükkânların yanı başında veya önünde bakkal, çerçi, meyhane barakalarının bulunması, Amerikalı'nın dikkatini çekmiş ve İstanbul'un serbest ticaret bakımından dünyaya örnek olduğunu belirtmiştir. Üstelik caddeler o kadar kalabalıktır ki yayalardan çok araba ve hayvan bulunur. Bunların da hızlı bir şekilde gidip gelmesi dolayısıyla, yayalar aslında büyük bir tehlike içerisindedir:

"*Bu caddede arkaları eşya satan satıcıların kesretiyle beraber araba, yük arabası, at, yük beygiri, merkeb katarlarının lâ-yenkatı gidip*

[1374] **Letâf-i Âsâr,** nr. 46, 26 Eylül 1871, 11 Recep 1288, 14 Eylül 1287, s. 1-2.

gelmelerinden kendini muhafaza için yaya gezenlerin ziyade dikkat etmeleri îcâb eder."[1375]

Seyyah, bu araba, insan ve hayvan kalabalığına alışık olmadığından, birkaç defa hayvan ve insanların kendisine çarpmasından dolayı düşer. Hatta bir keresinde sakatlık tehlikesi bile atlatır. İstanbulluların, onca kalabalığın içerisinde, bütün tehlikesine rağmen at ve araba koşturuyor olmaları, seyyahı gerçekten şaşkına çevirir.

3.2.7.4 Beygirciler\ Beygir Sürücüleri

Beygir sürücülerinin en düzgün ve açık bir yerde dahi nizamsız durmasına, *İbretnümâ-yı Âlem* şaşırmaktadır: "*Beygir sürücülerinin en mu'teber ve memerr köşe başlarında hâlâ nizâmsız durmasına taaccüb ederim.*"[1376] Sürücüler, beygirlerini ısrarla gelişigüzel bir şekilde bırakmakta, bu durum ise rahatsızlık vermektedir. Sürücülerin bir başka olumsuzluğu ise yol boyunca sürekli müşterileri ile kavga etmeleridir. *Tiyatro* gazetesi "Dünyânın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler" başlıklı yazısında, kıyamet alâmeti olarak kavga etmeyen beygir sürücülerinin bulunmasını gösterir: "*Sürücülerin hayvanlarına bindirdikleri müşterileri pazarlıkta tayin olunan mahalle kadar kavgasızca götürmeleri.*"[1377] mümkün değildir. *Latife* de kira beygircilerinden yakınan gazeteler arasında yer alır. Onların müşteri gelirken birbirlerine ezercesine koşuşturmaları, çeşitli kazalara sebebiyet vermektedir:

"*Geceleri Unkapanı'nda köprü başında müşteri beklemek üzere biriken kira beygircilerinin müşteri gelirken birbirlerini çiğnercesine koşup tehacümlerinden bir sakatlık vukûu melhûz olduğunu söylüyorlar. Vâkıa, bunda sakatlık memul olduğu gibi, Gedikpaşa Tiyatrosu havlusuna*

[1375] **Çıngıraklı Tatar,** nr.15, 28 Mayıs 1873, (16 mayıs 1289), s. 2-4.
[1376] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 20 Ağustos 1297, s. 2-3.
[1377] **Tiyatro,** nr. 12, 9 Mayıs 1874, (27 Nisan 1290), s. 3.

toplanan beygircilerin sakatlığı ise görünür kaza olduğuna ve beygirler arasında çoluk çocuk gezinmekte olduğundan, Hudâ-negerde birisini beygir tepecek olur ise bir (Zavallı Çocuk) oyunu da tiyatronun dışarısında peydâ olacağına şüphe yoktur."[1378]

Beygirler arasında dolaşan çocuklara zarar gelmesinden endişelenen gazete, kendi mizahî üslûbunca beygircileri uyarmaya çalışmış ve meydana gelebilecek bir kazayı önceden haber vermiştir. Gedikpaşa'da oynanan, Namık Kemal'in "Zavallı Çocuk" piyesinden hareketle yapılan nükte ile içeride oyun sahnelenirken, tiyatronun avlusunda da "zavallı çocuk"ların bulunabileceğine dikkat çekilmiştir.[1379]

Beygircilerin, dikkatsiz ve rahatsız edici tutumları *Meddah*'ın da dikkatini çekmiştir. Gazete, "Bıktık Usandık" başlıklı yazıda, nelerden bıktığını tek tek açıklarken, beygircilere şöyle yer verir: "*Kira beygircileriyle kayıkçıların üst baş paralarcasına vuku' bulan hücûmlarından.*"[1380] Aynı gazete, bir başka nüshasında, bu sorunu tekrar dile getirme gereği duyar: "*Bir gün halk, kira beygircileri ile kayıkçıların hücumlarından kurtulacak; ama kimse görmeyecek.*"[1381] Gazetenin kira beygircilerinin davranışlarının düzeleceğine dair umudu yoktur.

İlk dönem mizah gazetelerinde, beygir sürücüleri ile müşteriler arasında geçen komik diyaloglara da yer verilir. Bunlardan biri, *Hayâl*'de karşımıza çıkar:

"*EMİNÖNÜ'NDE*

(Bir efendi beygirin üzerinde)-Sürücü! Baksana ayol üzengilerin birisi kısa birisi uzun. Gel de şunu bir parça uzalt.

Sürücü-Değil efendim değil. İkisi de birdir.

Efendi- Ah! Ah! İşte şu kısa diyorum. Benden iyi bilmezsin a.

[1378] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 Ramazan 1291, s. 1-2.

[1379] 1874 senesinde "Zavallı Çocuk" piyesinin Gedikpaşa'da sahnelenmiş olduğunu ise Selim Nüzhet Gerçek'ten öğrenmekteyiz. Bkz. Selim Nüzhet Gerçek, **İstanbul'dan Ben de Geçtim,** Haz. Ali Birinci-İsmail Kara, Kitabevi, İstanbul, 1997, s. 155-163.

[1380] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.

[1381] **Meddah,** nr. 18, 22 Nisan 1875, (16 Rebiülevvel 1292), s. 1-2.

Sürücü-Neden bilmem efendim? Ben bu kadar vakitten beri sürücülük ediyorum. Üzengilerin ikisi de birdir. Siz yanılıyorsunuz.

Efendi-Subhânallah! Be ayol! İşte ayağıma gelmiyor buna ısrar etmek var mı ya?

Sürücü-A benim efendim! Ayaklarınızın birisi uzun, birisi kısa ise ben ne yapayım?"[1382]

Beygircilerin müşterilerle olan komik diyaloglarının yanı sıra, onlardan şikâyet eden cümlelerle de karşılaşmak mümkündür. *Hayâl*'de neşredilen "Allah Muhâfaza Etsin" başlıklı yazıda, şöyle bir duâya yer verilmiştir: "*Çocukları, alîlleri, âmâları sokaklarda alabildiğine giden beygircilerden Allah muhâfaza etsin.*"[1383] Dikkatsiz bir şekilde beygir süren beygirciler, kazalara yol açabilecek tehlikeli kişiler olarak görülmektedir. Üstelik etraflarındaki insanları da ürkütmektedirler. *Latife* gazetesinde neşredilen "Anadolu'dan Dersaadet'e Gelmek Üzere Bulunan Bir Yolcuya Pederinin Nasihati" başlıklı yazıda şu öğüde yer verilmiştir:

"*Bahçekapısı, Köprübaşı, Galata, tramvay merkezi, Tophane'den geçerken ansızın beygirler etrâfını ihâta eder ise kendini muhâsarada zannetmeyesin onlar sürücüdürler.*"[1384]

Böylelikle, mizahi bir öğütle eleştirilen beygir sürücülerinin düzensiz halleri gözler önüne serilmiş olur.

3.2.8 Eşekler\Merkepçiler

Diyojen tarafından verilen bilgiye göre, İstanbul'da yük taşımakla görevli eşeklerin tamamen ortadan kaldırılması hakkında, yeni bir düzenlemeye gidileceği söz konusu olmuştur. Ancak gazete, yapılacak bu düzenlemeye karşı çıkar ve

---

[1382] **Hayâl,** nr. 206, 9 Ekim 1875, (27 Eylül 1291), s. 2.
[1383] **Hayâl,** nr. 275, 29 Temmuz 1876, (17 Temmuz 1292), s. 2.
[1384] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.

eşeklerin insanlara zarar değil, fayda verdiğini savunur. Ortadan kaldırılması gereken birçok olumsuzluk varken, hayvanlarla uğraşılması gazeteyi şaşırtır. İstanbul'da kumarbazlar tarafından rağbet gören pek çok han varken ve bunları kaldırmak dururken, eşeklere ilişilmesi anlaşılmaz bir durumdur. Üstelik gazeteye göre bu kararı verenler, eşekçilikle geçimlerini sağlayan ve bu uğurda memleketlerini terk ederek, gurbete gelen Acemleri hiç düşünmemişlerdir. Eşeklerin İstanbul'dan kaldırılması durumunda, Acemlerin ne ile geçinecekleri ise bir soru işaretidir. :

> "*Hayf hayf ki (Eşeği düğüne çağırmışlar, ya suyadır ya oduna) meseline müverrid olmuşlarken kadr ü kıymetleri bilinmeyip gidecekler! Lakin zannederim ki bunların sabr u sükûnunu bir dereceye kadar olup daha ileriye gidildiği; yani bütün bütün def'ine karar-ı kat'î verildiği hâlde (Eşeğin canı acıyınca, etten yürek olur.) diyerek, yerlerini gasp edecek olan atlardan, katırlardan öç almaya kalkışmaları da ba'îdü'l-ihtimâl değildir. Efendim nedir bu İstanbul'un hâli. Ortadan izâle edilecek şey yok gibi gâh eşekler, gâh köpekleri kaldırmakla uğraşırlar. Eğer kaldıracak şey aranıyorsa konsolid hanı kumarbazları kaldırılsın. Bîçâre hayvânlardan ne isteniyor. Hem bu hususta ne kadar müşkilât, ne kadar su'ubat var. Evvelâ terk-i dâr u diyâr u gayreti ihtiyâr edip gelen bunca eşekçi Acemler neyle geçinirler (...)*"[1385]

Eşeklerin İstanbul'dan tamamen kaldırılacak olmasına karşı çıkan gazete, insanlara zarar değil, fayda veren bu hayvanların değerinin farkında olduğunu ortaya koymuş olur. *Diyojen*, "Bunca eşekçi Acemler neyle geçinirler." diyerek, Acemlere acıdığını gösterir; fakat Acemlerin eşeklere, kendilerine acındığı kadar merhamet etmedikleri ortadadır. *İbretnümâ-yı Âlem,* "Acırız" başlıklı yazısında, bu eşeklere acıdığını şöyle dile getirir: "*Acemlerin eline esir düşen bîçâre eşeklere.*"[1386] Cümlenin sonunu "acırız" ifadesi ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

[1385] **Diyojen,** nr. 48, 9 Eylül 1871, (28 Ağustos 1287), s. 1-3.
[1386] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.

İstanbullular, kendileri için hizmet eden eşeklere acımakla beraber, kimi zaman onlardan şikâyetçi de olmuşlardır. Özellikle, eşeklerin çıkardığı gürültüden ve eşekçilerin vurdumduymaz tavırlarından bıkan kişiler, dertlerini gazetelere gönderdikleri varakalarla açığa vururlar. Bu varakalardan biri *İbret*'te neşredilir. Zaten, İstanbul sokakları yeteri kadar dardır ve bu dar yerlere yapılmış ahşap evler, birbirinin üstüne binmiş vaziyette ayakta durabilmektedir. Öyle ki bir evin içinde hızlıca gezilmesi, komşu ev halkı tarafından rahatlıkla anlaşılabilir. Birbirine bu kadar kenetlenmiş halde bulunan evlere, bir de eşeklerin üstlerindeki ağır yükle çarpması, evin sallanmasına sebebiyet verir. Sadece, eşekler değil eşekçiler de büyük bir sorundur. Varaka sahibi, uyku vakti eşekçilerin sokaklarda çıkardıkları yaygaralardan şikâyetçidir. İnsanların büyük çoğunluğunun uykuda olduğunu göz önüne almadan, rahatlıkla bağırıp çağıran, hatta kavga bile eden bu eşekçiler, İstanbul halkınının "tatlı uyku"larını bölmekle suçlanırlar.:

> "*Aman! Yandık bu eşeklerin elinden. Eşekler yine ne ise ne, asıl eşekçilerin elinden dâd ile feryâd… Semtimiz Kasımpaşa. Sokaklarımızın hâli ma'lûm. Evlerimiz ise eğerçi birbirine istinâd etmemiş olsalar duramayıp yıkılıyorlar. Ta sekiz hane üst tarafımızda bulunan bir komşu, sofasında biraz hızlıca gezecek olsa mahalle içinde herkes istiğfarı çeker, salavat ve selâma başlar; çünkü hareket-i arz var zanneder (…)* "[1387]

Merkepçilerin vurdumduymazlığı ve umursamazlığı yüzünden, eşekler sürü halinde ve düzenli bir şekilde yürümemekte, bu da mahallelinin rahatsız olmasına yol açmaktadır. Altıncı Daire ise elinden geleni yapmakta ve merkepçileri defalarca uyarmaktadır; fakat onlar, Altıncı Daire'yi pek kâle almazlar: "*Merkepçi ve beygirciler, Altıncı Daire'yi bir daha merkeplerin, beygirlerin katar katar gitmeleri hakkında emir vermekten men' edeceklermiş.*"[1388] *Çıngıraklı Tatar,* 17 Mayıs 1873 tarihli nüshasında ise bu sefer Altıncı Daire'ye yüklenir ve hakkaniyetli davranmadığını savunur. Beygircilere, merkepçilere ve arabacılara adam

---

[1387] **İbret (İbretnümâ-yı Âlem),** nr. 49, 5 Ocak 1872, 23 Şevval 1288, 23 Kanunuevvel 1287, s. 3-4.
[1388] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 8, 3 Mayıs 1873, (21 Nisan 1289), s. 1-2.

çiğniyorsunuz diyerek ceza kesen Daire, bu uygulaması nedeniyle gazetenin hedefi olur:

> "*Altıncı Daire hakkâniyet ne demek olduğunu asla bilmiyor. Zeyd için Amr'ın ceza görmesi bir kanunda, bir memlekette görülmemişken bizim Altıncı Daire adam çiğniyorsunuz diyerek beygircilere, merkepçilere, arabacılara ceza ediyor. Ey şimdi bu hak mı? Hayvanların kabahatlerinden sahipleri mesul tutulmak câiz midir?*"[1389]

Sürü halinde gitseler bile, sahiplerinden sürekli sopa yiyen ve bu sopalar sonucu canları yanan hayvanlar, kimi zaman etraftaki insanlara da zarar verebilmektedir:

> "*Sultan Bayezid'den doğru gitmekte olan taş yüklü bir merkep sürüsü, sürücülerinden yedikleri sopalardan gazaba gelerek, ahz u intikâma bi'l-ibtidâr hepsi birden bağıra çağıra kaçmaya giriştikleri sırada, içlerinden biri bir adama çarpmış olmakla sürücülerine bir iyi dayak yedirdikleri mahall-i vukûât-ı hâvâdisîndendir.*"[1390]

Gazete, eşeğin adama çarpma sebebini, sahibini dövdürmek istemesine bağlayarak, mizahî eleştirisini ortaya koymuş olur. Acemlerden[1391] oluşan merkepçilerden şikâyet o kadar artar ki bu mesleğin esas sahipleri olan Ürgüplüler, İranlıların bu sanatı kendilerine iade etmelerini isterler:

> "*İranlı merkepçilerin hayvanları cadde yollarda ulu orta sürmeleri, Ürgüplülerin namusuna dokunduğundan, ya kendileri gibi merkep sürmek*

1389 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 12, 17 Mayıs 1873, (5 Mayıs 1289), s. 4.

1390 **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.

1391 "*İstanbul'da atın yanı sıra daha az sayıda olmakla beraber katır ve eşek de kullanılıyordu. At hamallarının atla birlikte katır da kullandıklarını söylemiştik. Bunun dışında önüne ve arkasına birer katır koşulan tahtırevan da koçu arabası gibi kadınlara ve hastalara özgü bir taşıt olarak kullanılırdı. 19. yüzyılda İstanbul'da 'eşekçi Acemler' olarak bilinen ve özellikle inşaat malzemesi taşıyan Azeri kökenli bir esnaf topluluğu mevcuttu. Ancak daha eski devirler için bu kayda rastlanmadığı gibi, Osmanlı-İran ilişkilerinin de daha eski dönemlerde buna izin vermeyeceği düşünülebilir.*"Selim Somçağ, "İstanbul'da Hayvanlar", **İstanbul Armağanı 3 Gündelik Hayatın Renkleri**, Yay. Haz. Mustafa Armağan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1997, s.168.

veyahut sanatlarını geri vermek için beynlerinde bir şikâyetnâme tertîb ediyorlarmış.”[1392]

Hayâl gazetesi, Büyükada'da bulunan merkeplerin gürültüsünden rahatsızlık duyuyor olacak ki "İstanbul'da mevcûd sakat ve malullerin adediyle sakatlık ve illetlerinin sebeplerini mübeyyin istatistik cedvelidir." açıklamasıyla verdiği cetvelde, eşekler yüzünden sağırlık illetine uğrayanların sayısını verir: "*Büyükada'da merkeplerin anırmasından 347.*"[1393]

[1392] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 Ramazan 1291, s. 1-2.
[1393] **Hayâl,** nr. 185, 21 Ağustos 1875, (9 Ağustos 1291), s. 3.

4.TİCARET \ ALIŞVERİŞ

İlk dönem mizah gazetelerine, dönemin İstanbul'undaki ticaret ve alışveriş hayatı da yansımıştır. Ancak, bu gazeteler tamamen mizahî özellikler taşıdığı için, daha çok konunun olumsuz tarafları ele alınmış ve olumsuz örnekler gözler önüne serilmiştir.

4.1 Sokak Satıcıları\ Satıcılar

İstanbul'da alışveriş söz konusu olduğu zaman, çarşıdaki dükkân ve mağazalarında satış yapan esnaflardan önce, sokak satıcıları gelir. Özellikle hanımların imdadına koşan bu satıcılar, sattıkları çeşitli şeyleri insanların ayaklarına kadar getirmeleri dolayısıyla öne çıkıyorlardı. Kendilerine has bir tarzda, sokaklarda dolaşarak geçimlerini sağlayan satıcıların, mallarını satabilmeleri için yapmaları gereken bazı davranışlar mevcuttur. Bunlardan en önemlisi ise sokakta bağırmaktır. Sokaktan geçmekte olan bir satıcı, sattığı malın reklamını yapmak adına, yüksek sesle bağırır ve ihtiyacı olan insanlar da bu sesi duyunca harekete geçerlerdi. Bu durum öyle bir hâl almıştı ki satıcının sesini duymak, kimi zaman onun ne sattığını anlamaya kâfi gelebiliyordu. Aslında, yüksek sesle sokaklarda satış yapılması İstanbul adına kötü bir hâlken, İstanbul halkı bu durumu öylesine kanıksamıştır ki sesler, insanları rahatsız etmez olmuştur:

> "*İstanbul'da terk ü tebdili asla mümkün ü câiz olmayan âdetlerden biri de satıcıların her şeyin kendisine mahsûs makâmıyla sokak sokak gezmesidir. Bu âdet o derece takarrür etmiş ve herkesin kulakları o sadâlara ol kadar alışmıştır ki uzaktan satıcının sesini işitir işitmez ne söylediği duyulmadan ne sattığı anlaşılır. Zannolunur ki her san'atta başlı başına iş yapmak için usta çıkmak ve usta çıkmaya dahi ma'mûlâtta kesb ettiği mahâreti erbâbına tasdik ettirmek âdet olduğu gibi, sokakta*

satıcılık etmek için dahi makâmını öğrenmek için bir hayli müddet ta'lim olunurlar."[1394]

Sokak aralarında satış yaparak evde bulunanlara hizmet veren satıcıların yanı sıra, Eminönü'nde köprü üstünde durarak geçimini sağlayan, tabla ve işportalı satıcılar da vardı. Fakat bu satıcılar, vapur vakti oluşan kalabalık sırasında insanlara rahatsızlık veriyorlardı. Bu durum İstanbullular tarafından hoş karşılanmamış ve gazete idarehanelerine şikâyetler gelmeye başlamıştır. *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesi, kendi idaresine gelen şikâyetleri sıralarken, bu satıcılara da değinir:

"*Kimi, akşamları vapur vakti köprü üstündeki satıcıların verdikleri tacizliğin def'i yani tabla ve işportalı satıcıların köprüden geçmelerinin katiyen men' olunması ve köprü başı meydanında Şehremâneti tarafından bunlara da bir mahal gösterilse de hem fukarâ tablakârların onar paralarını alarak köprüye salıverdikten sonra tekrâr dışarı sürülmek gibi tecrimden ve hem de halkı bi-huzûrluktan vikâye ve bunlara bir yerden geçmek sûrette olsun müsaade buyurulması matlûbdur ama denilebilir ki Galata'ya geçmek bahânesiyle köprüye girerler. İşte bir de tablalı ve işportalı satıcılara köprüden geçmeyi yasak edip isteyenler kayık ile karşıya geçsinler diyoruz yoksa fukarânın parasını alıp da tecrim olunmasına kim rızâ verir diye sorar.*"[1395]

Kimi zaman, satıcıların yüksek perdeden bağırışlarının halkı rahatsız ettiği de görülmüştür. *Letâif-i Âsâr,* "Bak Neler Olmuş Neler Olacak" başlıklı yazısında, temennilerini dile getirirken, sokak satıcılarına şöyle değinir:

"*Dükkânların önünde olan bir arşından ziyâde çıkmalar kaldırılıp sokaklar geniş olacak, dükkânların civârında ve sâir mahallerde küfeciler*

[1394] **Letâif-i Âsâr,** nr. 15, 15 Nisan 1871, 24 Muharrem 1288, 3 Nisan 1287, s. 2-3.
[1395] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 5, 3 Ağustos 1871, 16 cemaziyelevvel 1288, 22 Temmuz 1287, s. 2.

duramayacak ve ibâdullah rahat rahat gelip gidecek ve satıcılar öyle bülend-âvâz ile bağırıp çağıramayacak."[1396]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, köprünün başına geldiğinde iki adamın avazları çıktığı kadar bağırdıklarını fark eden seyyah, nedir diye başını çevirip baktığında, dondurma satıcıları olduğunu anlar ve İstanbulluların bir âdetini daha açıklama gereği duyar:

"*Burada garip bir âdet var. Alışmayan adam evinde rahat uyuyamaz çünkü bir satıcı her ne satıyorsa sattığı şeyin adını ses çıkabildiği derecede ardı arası kesilmeksizin bağırarak söylüyorlar. Bir de bu memlekette sudan pek çok alışveriş oluyor. Kalabalık mahallerde sokaklarda adım başında su satıyorlar. Bazan dahi zorla içirmek istiyorlar.*"[1397]

Satıcıların yüksek sesle bağırmalarının yanı sıra, yolları kapatıp geliş gidişi engellemeleri de gazeteler tarafından ele alınmıştır. *Latife,* Balıkpazarı[1398] Kapısı Caddesi'nde yer işgal eden satıcıların men edilmelerinden duyduğu memnuniyeti şöyle dile getirir:

"*Balıkpazarı Kapısı Caddesi'nde tabla, sepet vesâire koyup yolu kapatan satıcılar galiba men' olmuş ki birkaç gündür oralarda yükünü yere koyup*

[1396] **Letâif-i Âsâr,** nr. 46, 26 Eylül 1871, 14 Eylül 1287, 11 Recep 1288, s. 1-2.
[1397] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 21, 18 Haziran 1873, (6 Haziran 1289), s. 3-4.
[1398] "*İstimlakte yıkılarak Eminönü Meydanı'na katılan çarşının adıdır. Mısır Çarşısı, Yenicami, Galata Köprüsü uzantısının hemen solunda yer alırdı. 1957-1958 istimlâkinde tamamen kaldırıldı. En son olarak Balıkpazarı Caddesi, Balıkçılar Loncası Sokağı, Balıkhane Sokağı ile Lüleci Sokağı buradaydı. Balıkpazarı'nın Bizanslılar tarafından kurulduğu biliniyorsa da kuruluş tarihi hakkında bir belge ele geçmemiştir. İstanbul'da Abdülaziz zamanında biri Galata'da, diğeri Beyoğlu'nda kurulmuş (bugün de mevcut) iki balıkpazarı daha vardır. Ama genelde 'Balıkpazarı' denilince Eminönü'ndeki akla gelirdi. Burasının özelliği balıkçı dükkânları, tezgâhlarının yanı sıra, ünlü meyhaneleri idi. Son zamanlara kadar tezgâhlarda da balık kızartılıp satılır, kaçak rakı da verilirdi. Meşrutiyet Dönemi'nde de (1908) buradaki meyhaneler İstanbul'da en çok rağbet edilen meyhanelerdendi.*" Ömer Faruk Yılmaz, **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cild II, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 134.

satan satıcı göremiyoruz. Doğrusu buna teşekkür ederiz ve bununla beraber darısı Köprübaşı ile Yeni Cami havlusundaki satıcıların başına deriz."[1399]

Yüksek sesleriyle insanlara rahatsızlık veren satıcılar, tavırlarını hiç değiştirmemiş ve her dönem bağırmaya devam etmişlerdir. 1871 senesinde satıcılardan yakınan *Letâif-i Âsâr*'ın yanı sıra, 1875'te de aynı durumdan muzdarip *Meddah* ve *Hayâl*'i görürüz. *Meddah* gazetesi, "Artık Usanç Verdi" başlığı ile yazdığı yazıda, kendisine usanç veren şeyleri sıralarken satıcılara da yer verir: "*Satıcıların âvâzı.*"[1400] *Meddah*'a bıkkınlık vermiştir. *Hayâl* ise "Olmasa idi" başlığı altında verdiği metinde, temennilerini sıralarken satıcılara değinir: "*Kimseyi rahat bırakmamak için yollarda sesleri yettiği kadar bağıran satıcılar.*"[1401] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar. Altıncı Daire hademeleri, işlerini doğru düzgün yapmayarak halkın mağdur olmasına sebep olurlar. Üstelik diğer taraftan da sokak satıcılarına kaba hareketlerde bulunmaya, çekinmeden devam ederler: "*Bir vakit gelecek ki Altıncı Daire hademeleri satıcı makûlesi mahlûkâta insan muamelesi gösterecek kadar nezâket kesb edecekler.*"[1402]

4.2 Esnaflar \ Tüccarlar

İlk dönem mizah gazetelerinde, genellikle esnafların olumsuz yanları dile getirilmiş ve onların "gaddar" oldukları vurgulanmıştır. Öyle ki bu esnaflar sahtecilikleri ile ön plâna çıkmaktadır:

"*İstanbul esnaflarının gaddarlığı ahaliyi her şeyin safi ve aslına vâsıl olmak için çıktığı mahalle gitmekten başka çare bulamamaya mecbur ediyor. Meselâ bir adam Karakulak'tan iki adım ötede susasa kuyu*

[1399] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 Ramazan 1291, s. 1-2.
[1400] **Meddah,** nr. 23, 10 Haziran 1875, (6 Cemaziyelevvel 1292), s. 3.
[1401] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.
[1402] **Hayâl,** nr. 294, 14 Eylül 1876, (2 Eylül 1292), s. 4.

suyunu Karakulak suyu diye içer. Hâlis süt içmek murâd etse ineğin memesinden emmekten başka imkân bulamaz."[1403]

Esnafların yaptıkları hileler ve sahtekârlıklar, haliyle mizah gazetelerinin de dikkatini çekmiş ve bu konuda halkı uyarma ihtiyacı duymuşlardır. *Letâif-i Âsâr,* "İhtâr" başlıklı yazısında, çilek satan esnafa dikkat edilmesi gerektiğini belirtir:

"*Köprü üzerinde ahaliye füruht olunan çilek sepetleri altına, terazide ağır basmak için ot ile karışık taş parçaları konulmuş olduğundan mezkûr sepetler boşalttırılıp altına bakılmadıkça mübayaa olunmaması.*"[1404]

gazete tarafından ihtar olunmuştur.

Beyoğlu esnafı, Ramazan ayında oruç tutmayan gayrimüslimlere kolaylık sağlamak ve onlara hizmet etmek adına çeşitli hitaplar geliştirmişlerdir. *Diyojen,* Ramazan ayında, gündüz vakti Beyoğlu'nda dolaşan gayrimüslimlere esnafın ettiği hitabı tek tek yayımlar:

"*Şekerci dükkânının önünde: Frenk malı badem şekeri de var efendim.*

Lokantaların önünde: Efendim yukarıda da yer var.

Tütüncü dükkânında: Arkadaki odayı döşettik efendim.

Bakkal dükkânında: Bey arkadaşlarınız üst kattadır beyim.

…………………..de: Herkes henüz uykuda.

Taksim'e kira beygircisi: Evet efendim, kav da var kibrit de. Ben Ramazan günü ihtiyâtsız bulunur muyum? Maslak'a Kâğıthâne kırına her gün müşterim var."[1405]

[1403] **Terakki,** nr. 16, 1 Şubat 1871, 10 Zilkade 1287, 20 Kanunusani 1286, s. 2-3.
[1404] **Letâif-i Âsâr,** nr. 31, 13 Haziran 1871, 24 Rebiülevvel 1288, 1 Haziran 1287, s. 3-4.
[1405] **Diyojen,** nr. 159, 16 Kasım 1872, (4 Teşrinisani 1288), s. 3.

1870'li yıllarda, azınlık okullarına yardım bahanesiyle gelerek, gayrimüslim tüccarları sömüren, onların paralarını alan ve zor durumda bırakan birtakım kişilerin sahtekârlıkları *Hayâl* gazetesinde neşredilen bir piyes ile gösterilmiştir. Mağaza sahibi bir tüccar, maddi açıdan güç durumdadır ve alacaklarını alamamanın yanı sıra, geçim sıkıntısı da çekmeye başlamıştır:

> "*(Mağazasında kendi kendine) Satış yok. Masârif istersen her şeyden çok. Veresiler toplanmaz. Madama fistan ister. Kasada kâğıttan başka bir şey yok. Uşaklar aylık ister. Çocuklar büyüdü hoca isterler. Borçlarını verirsen alacaklarını alamazsın. Ortalık kar, çamur, kıyamet, soğuk, rûzgâr. Bu nasıl hava? Bu nasıl vakitler?*"[1406]

Tüccar, bu şekilde kara kara düşündükçe, zaman zaman mağazaya misafirler uğrar. Bu misafirler alışveriş yapmak maksadıyla değil de gayrimüslim tüccardan, azınlık okullarına yardım nâmına para almak için gelmişlerdir. Son derece kibar olan misafirler, çeşitli dernekleri temsilen geldiklerini ve vazifelerinin çok kutsal olduğunu belirterek, tüccarı sömürmeye başlarlar:

> "*-Sabah-ı şerifler hayr olsun efendim.*
> *-Sabahlar hayr olsun efendim. Şöyle buyurunuz efendim emriniz?*
> *-Efendim bendeniz Kuruçeşme Kulübü'nün nezâretindeyim.*
> *-Pek memnun oldum teşrifinize.*
> *-Estağfirullah efendim! Ma'lûm-ı âlinizdir ki bu kulubün maksadı mukaddestir.*
> *-Evet efendim. Bütün kulüplerin maksadı mukaddestir ya.*
> *- Fakat efendim Kuruçeşme Kulübü'nün maksadı cümlesinden ziyâde mukaddes olduğundan diğerlerinden ziyâde şâyân-ı sitâyiştir. Çünkü bu kulübün maksadı milletin büyük mektebine yardım etmektir.*
> *-Cenâb-ı Hakk mükâfâtını ihsân eyleye.*

[1406] **Hayâl,** nr. 32, 21 Şubat 1874, (9 Şubat 1289), s. 1-4.

-Şimdi efendim kulübün umûm azasının geçenlerde akd olunan bir meclisinde önümüzdeki pazar akşamı maskeli ve maskesiz bir balo verilmesine karâr verildi ve bendenizi dahi idâre tarafından zât-ı âlinize balomuzu teşrife rağbet buyurmanızı ricâ için gönderdiler. Duhûliye bileti bir Osmanlı lirasıdır.

-Teşekkür ederim efendim.

-Ve şu beş bileti…

-Beş mi? Efendim bendeniz yalnız geleceğim. Bizim madama keyifsizdir.

-Zararı yok efendim. Küsûr dört bileti de dostlarınıza dağıtırsınız. Allahaısmarladık efendim.

-Devletle efendim safâ geldiniz."[1407]

Tüccarın mağazasına, gün boyunca bu şekilde birkaç "misafir" daha gelir ve hepsi kendi kulüpleri adına bağış isterler. Tüccar hepsinin belirttiği balolar için bilet temin eder ve karşılığında yüklüce para verir. Hâlbuki kendisi de maddi açıdan sıkıntıdadır; ancak ayıp olmasın diye hiçbirini geri çeviremez. Bu arada, tüccarın yazıcısı mağazaya gelir ve üç tüccarın iflas haberini verir. Bu iflas haberlerini duyduktan sonra iyice gerilen tüccar, son gelen "misafir"i büyük bir tepki ile karşılar ve onu mağazasından kovar:

"*-Sabah-ı şerifler hayr olsun efendim.*

-Sabâhın hayr olsun. Ne istersin?

-Efendim bendeniz 'Mütalaa-i Ahvâl-i Asr-ı Mutavassıt Kulübü'nün…

-Anlaşıldı. Bana geliyorsun ki önümüzdeki Çarşamba günü akşamı Asr-ı Mutavassıt'ta vefât etmiş olan birtakım kesânın ervâhı için maskeli maskesiz bir balo verecek olduğunuzu ve bu kulübün maksadının başkalarından ziyâde sitâyişe şâyân olduğunu haber vereceksin. Mademki bu kulübün maksadı o kaba asrın karanlık ahvâlini aydınlattırmaktır ve bana balonuzu teşrife rağbet buyurmağımı ricâ edeceksin. Ve balonuzun

---

[1407] **Hayâl,** a.y.

duhûliye biletinin fiyatı bir İngiliz lirası olarak yirmi bilet getirdin ve bizim madama hâlâ hasta ise de dağıtacağım öyle mi?

-Vay! Bu kadar ma'lûmâtı nereden aldınız?

-Senin nene lâzım merâmın bu değil mi?

-Evet efendim işte yirmi bilet.

-Lüzûmu yoktur.

-Aman efendim sizin vatanperverliğiniz…

-Ey çok oluyor artık. Defol şuradan.

-Aman efendim.

-Daha ısrâr ediyor çapkın. Çık dışarı yoksa…

(Kulüp vekili dışarı çıkar.)

Perde kapanır."[1408]

Bu şekilde aldatılan tüccarların yanı sıra, halkı aldatanlara da rast gelmek mümkündür. Esnafların "hilebaz" olanlarının, özellikle ithalat yapan Avrupalılardan oluştuğunu ise yine *Hayâl* gazetesinden öğrenmekteyiz. Avrupalı esnaflar, hiç çekinmeden müşterilerini kandırabilmekte ve işlerine hile karıştırmaktadırlar:

"*Esnaf kısmı ne hile-bâzdır. Hele Avrupalılarla alışveriş ederken gözünü dört açmalı çünkü aldatıyorlar. Aldattıktan maâda insan kepaze de oluyor! Dinleyin size garib bir hilebâzlık hikâye edeyim. Derûn-ı Köprü vapurlarının Yemiş İskelesi mevkifinin karşısında olan gazinocu İstataki Çelebi müşterilerini her yüzden hoşnûd etmek arzusuyla dükkânında Viyana birası dahi bulundurmasını emel ederek bira celb ettiği sırada kadeh almak üzere Galata'ya gider. Lakin biçâre adama ne yapsalar beğenirsiniz? Büyük kadehi gösterip onun üzerine pazarlığı ettikten sonra, küçük kadeh vermesinler mi! Çünkü saf adam alışveriş ettiği mahal cesim bir tüccâr mağazası olduğundan emniyet ederek kadehleri sarılmış olan otlardan birer birer çıkarıp da bakmamış vâkıâ hakkı da var. Ben de olsam bakmazdım, kimin hatırına gelir? Bir de dükkânına gelir kadehleri*

[1408] **Hayâl,** a.y.

çıkarır ne görse iyi? Kendinin intihâb edip pazarlık ettiği kocaman kadeh yerine bülbül soluğu gibi küçük kadehler! Artık ne çâre bir şeydir olmuş şimdi müşterilerine de o kadehle vermeye mecbur olduğundan zavallı adam aldandığını mı yoksa müşterilerinden mahcûb olduğuna mı yansın? İnanmazsanız gidip re'yü'l-ayn görebilirsiniz."[1409]

Büyük kadeh seçtiği halde, alışveriş yaptığı esnaf tarafında aldatılan kişi, şikâyet etmek veya gidip, küçük kadehleri iade ederek hakkını aramak yerine, haline râzı olmuş ve aynı zamanda müşterilerine de mahcup olmuştur. İstanbul'da bu şekilde halkı kandıran esnaf sayısı o kadar fazladır ki hemen hemen her esnaf, hileli iş yapmaktadır. Kahvenin içine arpa katıp satan esnafın önüne geçilmeye çalışılsa da kahveci esnafı, yine bildiğini okumaktadır: "*Kahvenin içine arpa vesâire karıştırılmamasına dikkat ediliyor ise de yine esnaf yapacağını yapmaktan geri durmuyor. Niçin?*"[1410] Görüldüğü gibi, işine hile karıştırmak isteyen esnafa engel yoktur. Bir başka şikâyet konusu ise Şehremaneti hademelerinin gerektiği gibi özenli çalışmamasıdır. Ekmekçilerin sattıkları ekmekleri tartmakla görevli olan hademeler, işlerini düzgün yapmadıklarından, ekmekçiler işlerine hile karıştırabilmektedirler. Dört yüz dirhem ağırlığında gelmesi gereken ekmeği daha az yapmakta ve halkı kandırmaktadırlar. *Hayâl,* Şehremaneti hademelerinden bu görevin alınmasını talep eder; çünkü böyle olduğu takdirde halk, aldığı ekmeği kendi tartacak ve ekmekçiler de düzgün iş yapmaya başlayacaklardır:

"*Bir vakit gelecek ki Şehremaneti hademeleri ekmekçilerin ekmeğini tartmayacaklar ve bu yolda hizmetlerine lüzûm kalmamış olacağından şimdiki aldıkları aylık, dairenin masârif kısmından bâ-tenzîl, ahâlî dahi verdiği para mukâbilinde dört yüz dirhem diye aldığı ekmeğin dört yüz gelip gelmediğini bilmek için her güz aldığı ekmekleri tartmakta*

1409 **Hayâl,** nr. 72, 13 Haziran 1874, (1 Haziran 1290), s. 3.
1410 **Meddah,** nr. 30, 5 Temmuz 1875, (1 Cemaziyelehir 1292), s. 3.

bulunduğundan fırıncılar beynine rekabet girerek müşteri kazanmak için daha ucuz, daha has ve daha tamam ekmek çıkaracaklar."[1411]

24 Nisan 1877 tarihinde başlayan ve "93 Harbi" olarak da adlandırılan 1877-78 Osmanlı- Rus Savaşı, devletin ekonomik durumunu da etkilemiştir. Bu savaş sırasında en çok zarar gören ise yüksek ücret karşılığı hizmet veren esnaflardır. Savaş boyunca İstanbul halkı daha az para harcayabimek için ucuz hizmet veren esnafa yanaşmış, diğerleri ise zarar etmiştir. *Hayâl* gazetesinin 12 Haziran 1877 tarihinde neşrettiği listede, o dönemde hangi esnafın zarar ve kâr ettiğini açıkça görebiliyoruz:

"*İstanbul'da hâl-i hâzırda kâr edenler ile zarar eden esnaf vesâirenin cedvelidir.*

KÂR EDENLER	*ZARAR EDENLER*
Meyhanecilerle koltuklar	*Gazinocular*

Tophane ve Parmakkapı'daki müsta'mel kundura satanlar ile eski kundura yamayanlar. (Kâr edenler)

Galata ve Beyoğlu ve Mahmutpaşa'daki kunduracılar. (Zarar edenler)

Pazar kayıkları	*Şirket vapurları*
Boyacılar	*Hazırcılar*

Esvâb tamir eden terziler (Kâr edenler)

Ismarlama esvap yapan terziler (Zarar edenler)

Küfe ile sebze ve meyve satanlar (Kâr edenler)

Sebzevatçılarla, turfandacılar (Zarar edenler)

Ayak berberleri	*Perukârlar*

Kâğıthâne'de Kıbti kızlarıyla zurnacılar (Kâr edenler)

Çalgıcılarla hokkabazlar (Zarar edenler)

Kâğıthâne dolmuşları (Kâr edenler)

Akşama kadar kira ile giden piyâdeler (Zarar edenler)

Kundura ve potin altı aşılayanlar (Kâr edenler)

Kira araba ve beygirleriyle tramvay (Zarar edenler)

[1411] **Hayâl,** nr. 294, 14 Eylül 1876, (2 Eylül 1292), s. 4.

İlâveciler *Gazeteciler*

Yüz paraya fes boyayanlar *Çarşıdaki fesçiler*

Yerli malı şâyâk ve kazmir satanlar (Kâr edenler)

Fransız Lui çuha ve kazmiri satanlar (Zarar edenler)

Fabrika rakısı satanlar (Kâr edenler)

Sakız ve Ayvalık rakısı satanlar (Zarar edenler)

Arpacılar *Kahveciler*

Ödünç para alanlar (Kâr edenler)

Ödünç para verenler (Zarar edenler)

Yeni Cami'deki ciğer kebabcılarıyla kenar aşçılar (Kâr edenler)

Lokantacılar (Zarar edenler)

Odacılar ve sarraflar *Kâtibler*

Hancılar *Hâne sâhibleri*

Menfalarını yazanlar *Okuyanlar*"[1412]

4.3 Çarşı\ Çarşı İçi (Kapalıçarşı)\ Panayırlar \ Mağazalar

İstanbullular için çok önemli bir yere sahip olan çarşının muhafazasının iyi bir şekilde yapılması gerekir. Alışveriş mekânları içerisinde ayrı ve özel bir yere sahip olan Kapalıçarşı[1413]'nın ise korunması üst seviyede çabayı gerektirir. Çarşıyı muhafaza etmek adına yapılanlar, ilk dönem mizah gazetelerini tatmin etmemiş ve bu yüzden görevlileri eleştirmekten geri durmamışlardır. Bunlardan biri de *İbretnümâ-yı Âlem* gazetesidir:

[1412] **Hayâl,** nr. 360, 12 Haziran 1877, (31 Mayıs 1293), s. 2.

[1413] "*İstanbul şehrinin, uzun süren bir Bizans hakimiyetinden sonra, büyük imar çalışmalarıyla yeni bir kimliğe bürünmesi Fatih Sultan Mehmed'in kenti almasından hemen sonra başlamıştır. Bu imar hareketleri içinde öncelikle camiler, medreseler, hamamlar, türbeler vb. binalar yanında, ticaret hayatının önemli unsurlarından biri olan ve Türklerin hayatında çok eskiden beri yeri olan çarşılar da önemli bir yer tutmaktadır. Dallaway Kapalıçarşı'nın (bu çarşının çekirdeğini oluşturan Cevahir Bedesteni olmalıdır) 1462 yılında II. Mehmet tarafından yaptırıldığını bildirmektedir. Günümüzde Kapalıçarşı'nın konumlandığı Bâyezid Meydanı civarındaki bölge tarih boyunca yoğun bir yerleşim yeri, kamu ve özel işyerlerinin bulunduğu bir merkez olarak, sürekli ilgi merkezi olmuştur. Bu meydanın Bizans döneminde de kullanıldığı ve o dönemdeki adının Forum Theodosius veya Taurus(Tauri) olduğu bilinmektedir.*" Ekrem Kaftan, Şaban Kızıldağ, **Asırlar Boyunca Eminönü**, Cild I, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 169.

“*Merak bu ya her Çarşıkapısı’ndan geçtikçe aklıma gelir. Sormak ayıp olmasın Kalpakçılarbaşı Caddesi’nin iki kapısındaki zincirler niçin takılır? Ben bunu ibtidâ görüşte pek tahsin ettim. Öyle ya Kalpakçılarbaşı Caddesi çarşının sâir yerlerine nisbetle muntazamca yapılmış at, araba ayağı altında taşlarının ikide birde bozulmaması için güzel bir tedbirdir demiş idim sonra işe vâkıf oldum ki o zincirler öyle resmi olarak duruyor at veyahut araba geldi mi kaldırılıp geçtikten sonra yine ta’lik olunuyor. (Bu perhiz ne bu lahana turşusu ne) Eğer bunlar çarşıyı muhâfaza için ta’lik olunmuş ise her gelene açıldığı hâlde ne hükmü kalır, yok eğer süsü için vaz’ olunmuş denirse bu da teslim olunmaz ya çünkü kapıda zincirin ne süsü olabilir. Haydi farz edelim ki süsü olsun fakat asıl cây-ı taaccüb ve istiğrâb olan mezkûr zincirlerin açıp kapamasına mahsus olmak üzere neferât-ı zabtiyeden kapıların önünde birer kişi bulundurulup bunları asıl hizmetlerinden mu’tel etmek husussudur.*”[1414]

Kapıya takılan zincirin çarşıyı muhafaza etmesi gerekirken ve at ile arabaların girişini engelleyerek taşların bozulmasını önlemesi lâzımken, neredeyse süs olarak orada durması, hiçbir işlevinin olmaması, gazetenin tepkisine sebep olur. Bir diğer eleştiri konusu ise bu zincirlerin önünde askerlerin bulunduruluyor olmasıdır. Askerlerin esas işlerini bırakıp, kapı önündeki zinciri araba ve atlılara açıp kapaması, gazetenin anlam veremediği başka bir durumdur. Çarşının bekçileri dururken, zabtiye askerlerinin zincir açıp kapama işini üstlenmesi garip karşılanmaktadır. Dolayısıyla, askerlerin böyle bir iş için alıkonulması, gazeteyi şaşırtır ve illâ kapı önünde zincir açıp kapamak gerkiyorsa, bu görevin çarşı bekçilerine verilmesi istenir.

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, aradığı Büyük Cadde’yi ve oteli bulan seyyah, dikkatli bir şekilde bu caddeyi gözlemler. Caddenin iki tarafının da mağazalarla dolu olduğunu söyleyen Amerikalı’nın dikkatini özellikle bir şey çeker. Bu, caddede bulunan büyük bir

---

[1414] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 34, 11 Kasım 1871, 27 Şaban 1288, 30 Teşrinievvel 1287, s. 1.

mağazanın önüne bir balıkçının gelip de rahatça balık satabilmesidir. Buna şaşıran seyyah, düşüncelerini şöyle dile getirir:

> "*Bura ahâlisi her hususta hür olduğu gibi emtia ve eşyâsını dahi dilediği yerde serbestçe satabiliyor. Büyük bir tüccâr veya bir kuyumcu mağazasının önüne balıkçı sepetiyle balığı koyup satıyor.*"[1415]

Şehrin önemli ticaret merkezlerinden olan panayırlar[1416] da ilk dönem mizah gazetelerinde ele alınmıştır. Panayırlarda[1417] satılan yiyeceklerin sağlıksız olmasını konu edinen gazetelerden biri ise *Tiyatro*'dur. Gazete, duruma alaylı bir şekilde yaklaşmıştır: "*Panayırlarda satılan böreklerden hâsıl olan mide ekşiliğine*"[1418] yakalananların, tedavi olmak için gazete matbaasına gelmeleri önerilir.

Bir şehirde mağaza bulunmasını medeniyetle ilişkilendiren ve mağaza yokluğu konusunda İstanbulluları sürekli eleştiren "Frenklerin sayesinde" şehir, bu ticaret yerlerine teker teker kavuşmaya başlar. Mağaza açıldığı için güya "medenileşmeye" başlayan İstanbul'un bu hâli, *Hayâl* gazetesinin gözünden kaçmamıştır:

> "*Avrupalılar Türkiye'de medeniyet yoktur diye bar bar bağırıyorlardı. İşte ehl-i hayrın biri bizi Frenklerin bu tarizinden kurtarmak için birçok medeniyet getirerek Bâb-ı Âli Caddesi'nde bir koca mağaza açmış birkaç güne kadar gayet ehven fiyatla satmaya başlayacakmış. Medeniyeti görmedimse de mağazasını gördüm. Pek güzel, bu işe her kim sebep oldu*

1415 **Çıngıraklı Tatar,** nr. 15, 28 Mayıs 1873, (16 Mayıs 1289), s. 2-4.

1416 "*Pazar, panayır, sergi ve fuar kelimeleri küçük ayrılıklar dışında temelde aynı manayı ifade etmektedirler. Hepsinin ortak özelliği ticari metanın tanıtılmak veya satılmak gayesiyle toplandığı ve sergilendiği yerler olmasıdır.*" Ercüment Balcı, "Osmanlı Panayırları İçin Bir Envanter Denemesi", **Türk Dünyası Araştırmaları,** S. 174, Haziran 2008, s. 137-138.

1417 "*Türkiye'de, Anadolu ve Trakya'nın çeşitli yerleşim birimlerinde kurulan panayırların tarihçesi çok eski dönemlere kadar uzanır. Eskiden, ekonominin kapalı bir yapıda olması, ürünlerin pazarlanmasında panayırlara önemli işlevler yüklüyordu. Bir yerleşim yerinde ve yılın belirli zamanlarında kurulan panayırların en yaygın olanları eşya ve hayvan panayırlarıydı.*" **Büyük Larousse**, 15. Cilt, Gelişim Yay., 1986.

1418 **Tiyatro,** nr. 19, 3 Haziran 1874, (22 Mayıs 1290), s. 3.

ise Allah kendinden razı olsun. Dünyada her şey medeniyetle husûle gilir. Asayiş ve istirahat medeniyetle olur diyorlar. Bari bir gün ol pazar intişara çıkarsa da biz de caddelerin tozundan sokakların pisliğinden kurtulsak zengin olsak asayiş ve istirahatla yaşasak şu Frenklerin de dillerinden kurtulsak."[1419]

4.4 Mecidiye Meselesi[1420]

Abdülmecid devrinde bastırıldığı için "mecidiye" adıyla anılan bir gümüş para çeşidi bulunurdu. Uzun süre Osmanlıların yaşamında olan mecidiye, çeşitli sıkıntıları da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlar, ilk dönem mizah gazetelerine de yansır. Mecidiye, bir altın sikkenin beşte biri kıymetindedir[1421] ve bu gümüş parayı bozdurma meselesi, 1870'li yıllarda İstanbul'da yaşanan en büyük sorunlardandır. Her esnafın, tüccarın, şirketin, hatta müvezzinin müşterisinden aldığı mecidiyeyi farklı bir şekilde bozması, büyük bir meselenin doğmasına sebep olur. Herkes kendi kafasına göre mecidiye bozunca, ortada bir birlik olmayınca müşteri durumunda olan halk, mağdur olmaktadır. Kimisi mecidiyeyi aldıktan sonra karşısındakine yirmi bir kuruş verirken, kimisi de mecidiyeyi otuz kuruş değerinde görmektedir. Herkesin mecidiyeye bakış açısı farklı olunca, işler içinden çıkılmaz bir hâl alır:

"*İstanbul'da şimdi en mühim mesele mecidiyenin fiyatını bilmektir. Bu öyle müşkül bir meseledir ki Prens Bismark gibi bir diplomat dahi bu meseleyi halledemez. Şüphe yok edemez ya çünkü şu mecidiye kaç kuruştur diye kime soracak olsa her sorduğu bir başka türlü cevâb*

[1419] **Hayâl,** nr. 93, 26 Ağustos 1874, (14 Ağustos 1290), s. 3.

[1420] "*Nisan 1260(1844) tarihinde de ilk gümüş mecidiye 830 ayarında darp olundu ve müteakiben yarım mecidiye, çeyrek, ikilik ve kuruşlar da sırasıyla tedavüle sevk edildi. Yeni sikkelere padişahın ismi izafe olunarak yüzlük altınlar (Mecidiye altını) denildiği gibi gümüş paraya (Sim mecidiye veya beyaz mecidiye) denildi. Sultan Aziz'in cülusundan sonra mecidiye altınlarına Osmanlı lirası denmeğe başlamış ve mecidiye adı da münhasıran 20 kuruşluk gümüş meskûkâta hasrolunarak böylece bugüne kadar bu isimler halk arasında ve resmî dilde yerleşmiştir.*" Şükrü Baban, "Tanzimat ve Para", **Tanzimat I,** Yüzüncü Yıldönümü Münesebetile, Maarif Matbaası, İstanbul, 1940, s. 259.

[1421] "*Mecidiye bir altın sikkenin 1/5 i kıymetinde gümüş para olup Cumhuriyet devrine kadar tedavülde kalmıştır.*" Mevlüt Camgöz, **19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Zahire Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ahmet Tabakoğlu, İstanbul, 2010, s.43.

verecek. Meselâ Karaköy'de Sinyor Philipe'e sorsa yirmi iki kuruştan ziyâde değeri bu kadar deyip bir para ziyâdeye almayacak. Beyoğlu'ndaki modistralara sorsan Philipe halt etmiş, o ne bilir yirmi bir kuruştan ziyâde etmez der. Şirket-i Hayriye vapurları o da halt etmiş. O da ben yirmi dört kuruşa alırım der. Maliye hazinesi kıymeti yirmi kuruştur bir kaça ziyâdesi yoktur diye bağırır. Ekmekçi, bakkal, sebzevâtçı yirmi dört buçuktan tut da yirmi beşe kadar alır. Bazı alacaklılar farka da kabûl eder. Bu hâlde sen ol da bu meseleyi hallet bakayım hele gazete müveziilerini dersen az buçuk yüz versen otuza verecekler. Bir sâhib-i hayr çıksa da şu meseleyi halletse biz de kurtulsak."[1422]

Bu mecidiye meselesi öyle bir hâl almıştır ki esnaflar, halkı kandırır ve aldatır bir durumda olmaktan çekinmezler. Kimi esnaf, müşteriden aldığı mecidiyeyi yirmi kuruşa sayarken, müşteriye kendisi mecidiye vereceği zaman değerini yükselterek yirmi beşe sayabilmektedir. Amaç, müşterinin elinde bulunan mecidiyenin değerini her zaman düşük göstermek ve kâr etmektir. Bu duruma daha fazla tahammül edemeyen mizah gazeteleri ise açıkça isim vererek; yani esnafı halka teşhir ederek bu sahtekârlığı açığa vurmaktan çekinmezler:

" *Şirket-i Hayriye'yi ta'yib eylerken memleketimiz esnafının bazısında mecidiyeyi yirmi kuruşa alanlar da varmış. Ez-cümle geçenlerde bir gazetenin medhine kapılarak biz de bir resm aldırmak için Okçularbaşı'nda kâin fotoğrafyacı Papasyan Efendi'nin dükkânına giderek merkûm ile altı tane resmi kırk kuruşa pazarlık eyledikten sonra çıkıp gittim. Birkaç gün sonra almaya gittiğimde resimleri birtakım senâ ile getirdi. Bir de ne göreyim kendimin kendim olduğunu Hudâ bilir resimdem anlayamadım. Resmin yüzünde o kadar leke var idi ki Karagöz hazretleri görmüş olsa idi mutlaka bendenizi pek ziyâde çiçek çıkarmış ve gözüme misâfir gelmiş zannederdi. Her ne ise bendeniz ister istemez*

[1422] **Hayâl,** nr. 77, 1 Temmuz 1874, 8 19 Haziran 1290), s. 3.

resimleri kabûl edip kırk kuruşu piş tahtası önüne koyacağımda mecidiyeyi yirmi kuruşa aldıklarından on kuruş daha vermekliğimizi söylediler. Bendeniz de münazaadan hazzetmediğimden dilhâhı vechile çıkartıp iki mecidiye verdim. Fakat zât-ı âlilerinden şunu suâl eylemek isterim ki Papasyan Avrupa tüccarları ile muâmele etmiyor ki mecidiyeyi yirmi kuruşa aldığında hakkı olduğunu teslim edelim. Kendisinin bu vechle Fransızlanarak halktan mecidiyeyi yirmi kuruşa alıp yirmi beş kuruşa halka verdiğine kuzum Karagöz Türkçe veya sâir lisânca ne derler."[1423]

Papasyan ismindeki fotoğrafçıyı mecidiye usulündeki yanlış tutumu yüzünden eleştiren gazete, onu teşhir etmekle kalmamış kötü fotoğraf[1424] çektiği için de suçlamıştır. Ancak, o dönemde mecidiyede usulsüzlük yapan sadece fotoğrafçı Papasyan değildir. Beyoğlu ve İstanbul tarafında bulunan pek çok mağaza, müşterilerini mecidiye husununda zor durumda bırakmaktadır. Hele ki müşteri bakır para vermeye kalktığında, malın değerini daha da yüksek göstererek mağduriyete sebep olurlar. Bu konuda yazılmış bir okuyucu varakasını aynen sayfalarına alan *Meddah* ise durumdaki garabete dikkat çeker:

"*Canım Meddah Efendi. Bir müşkülüm var. Şunu hallediver. Gerek İstanbul cihetinde ve gerek Beyoğlu tarafında bulunup kapılarının üzerine (Bir Fiyat) yazılı levhalar konulan bazı mağazalarda mecidiyeyi yirmi iki kuruş hesabıyla alıyorlar da bakır verilmek lâzım gelir ise mecidiyeyi yirmi beş buçuk hesâbıyla kabul ediyorlar bu niçin? Yoksa bakır verildiği vakit malın fiyatı yükselip mecidiye verildiği vakit iniyor mu?*

[1423] **Hayâl,** nr. 97, 9 Eylül 1874, (28 Ağustos 1290), s. 3-4.

[1424] "*Fotoğrafçının stüdyosunda toplum tarafından kabul gören kıyafetlerle ya da bayramlarda aile ortamında fotoğraflarını çektiren ilk Osmanlı erkek ve kadınlarının adlarını bilmiyoruz. Bu nedenle bu insanların hangi dine mensup olduklarını söylemek mümkün değildir. 19. yüzyılın son yirmi yılında ise iş yerinde grup halinde ya da üst tabakadan Müslüman Osmanlı ailelerinde aile fotoğrafları çektirmek olağan hale gelmişti. Bu tabakaya mensup hanımlar, özellikle de genç kuşaklar, örtünmeden ve Avrupa kıyafetleriyle poz veriyorlardı; hatta hanım sultanların da böyle fotoğrafları vardır. Bazı fotoğraflarda ise hanımlar piyano başında veya ellerinde kemanla görünmektedir.*" Suraiya Faroqhi, **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla,** Çev. Elif Kılıç, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1997, s. 278.

Meddah

Onların işine akıl ermez. Sorup arayan olmadıktan sonra canları nasıl ister ise öyle olurlar."[1425]

Müşterinin elindeki mecidiyeyi değersizleştirmek adına girişilen hileye Kalpakçılarbaşı'ndaki basmacılar da katılmıştır. 1875 senesinde yirmi altı kuruş değerinde olan bir mecidiye, esnaf tarafından yirmi beş buçuk kuruşa alınmaktadır. Böylelikle, müşteri yarım kuruş zarar ederken, esnaf kâr etmektedir:

"*Çeşm-i siyâhım, kardan beyazım beyefendi, bazı esbâba mebni çend günden beri Kalpakçılarbaşı'ndan geçmekte bulunduğumdan ekseri dükkânlarda lirâ-yı Osmani yüz otuz ve sim-i mecidiye yirmi beş buçuk kuruş ibâresiyle birer levhâ ta'lik olunduğu müşâhede olunuyor. Acayip nedir ki lira yüz otuz üç ve mecidiye yirmi altı kuruşa tedâvül ederken basmacı esnafının üç kuruş aşağıya aldıklarını merâk etmekte olduğumdan perdene müracaata mecbur oldum. Lutfen ve merhameten şu müşkülümün halli ricâ olunur.*

KARAGÖZ

Frenklik-Karşıya taklid."[1426]

4.5 Fiyatlar\ Pahalılık\ Geçim Sıkıntısı\ Maaş

Hayâl gazetesinin yayımladığı 1874 senesine ait bir zayiçede; yani yıldız hareketlerini gösteren, gelecek hakkında tahminlere yer verilen bir cetvelde, o senenin fiyatlarına dair bilgi verilir:

"*İstanbul'da etin kıyyesi on ikide ve kahvenin yirmi dörtte ve ekmeğin üç kuruşta ve odunun çekisi de dört bin beş yüzde sene nihâyetine kadar devam edecek.*"[1427]

[1425] **Meddah,** nr. 25, 16 Haziran 1875, (12 Cemaziyelevvel 1292), s. 4.
[1426] **Hayâl,** nr. 203, 2 Ekim 1875, (20 Eylül 1291), s. 4.

Özellikle de etin[1428] çok pahalı olması, halkı bezdirmiş ve umutsuzluğa düşürmüştür. Mizah gazeteleri et fiyatındaki artışı sadece yazılar yayımlayarak ele almaz, aynı zamanda çeşitli karikatürlerle de destekler. Bu karikatürlerden biri Latife'nin ikinci nüshasında karşımıza çıkar. Bir poğaçacı ile müşterinin resmedildiği karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Poğaçacı kıymalı mı, peynirli mi? – Sorma arkadaş kıyma lakırdısını işittiği gibi arkasına bile bakmıyor."



Resim -81 Latife, nr. 2, 6 Nisan 1875, (25 Mart 1291), s. 4.

Görüldüğü gibi, et fiyatındaki artış, poğaçacılara kadar yansımış ve halkta umutsuzluğa sebep olmuştur. Bu umutsuzluk öyle bir safhadadır ki etin ucuzlaması, kıyamet alâmetleri arasında gösterilir. *Tiyatro*, "Dünyanın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler" başlıklı yazısında, alâmetleri sayarken etin ucuzlamasına da değinir: "*Etin okkasının altı kuruşa inmesi.*"[1429], dünyanın sonunun geldiğini işaret eder. Üstelik bu aralar, çok obur olmamak gerekir; çünkü ortalık "kesad"dır: " *Bu günlerde bir misafirlikte bulunur isen yarım dilimden ziyade ekmek yeme. Ortalık pek kesâd, sonra insana obur derler.*"[1430]

Fiyatlardaki artış ve pahalılık, İstanbulluları zor duruma sokmuş ve geçim sıkıntısı çekmelerine neden olmuştur. İstanbul'da geçinemeyen kişiler, çareyi başka yerlerde çalışıp kazanmakta bulmuşlar ve arayışa başlamışlardır. Aşağıdaki

---

1427 **Hayâl,** nr. 52, 14 Nisan 1874, (2 Nisan 1290), s. 2.

1428 "*Tahıl için olduğu gibi et ticareti de büyük bölümüyle özel sermaye sahiplerinin elinde idi. Bu alanda taban fiyatlar devlet tarafından tespit edilmekle beraber, celepler kendi şartlarını koyun sahiplerine kabul ettirebilmekteydiler. Üstelik bunlar kendileri de koyun sahibi iseler satış fiyatları üzerinde iyice ağırlıklarını hissettirebilirlerdi. Bu yüzden kadı ve muhtesibin, koyun tüccarlarını sık sık denetlemesi ve bunların kasaplarla anlaşarak yüksek fiyattan et satmalarının önüne geçilmesi istenirdi. İstanbulluların mutfağında en çok kullanılan et çeşidi koyun eti idi. Bu et genelde kebap biçiminde veya köfte olarak tüketilmekteydi.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti II,** Eminönü Belediyesi, İstanbul, 2008, s. 19.

1429 **Tiyatro,** nr. 10, 2 Mayıs 1874, (20 Nisan 1290), s. 3.

1430 **Tiyatro,** nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 3.

diyalogta, geçim sıkıntısı çektiğini belirten vatandaş, söyledikleriyle 1870'li yılların ekonomik durumunu gözler önüne sermiş olur:

> "*-Ay maşallah efendim nereye böyle?*
> *-Sorma hâlimi birâder! Dünden beri düşündüm taşındım az daha çıldıracaktım. İstanbul'da geçinmek güç oldu. Kalemden seksen kuruş maaşım var. O da tütünüme elveriyor. Aradım taradım bir iş bulamadım. Düşündüm ki bari başımı alıp bir gurbete düşeyim de belki altı üstünden iyi çıkar diyerek vapura girdim. Bakalım nasıl olacak?*
> *-Ey ama bu vapur nihayet Büyükdere'ye kadar gider.*
> *-Ah ne yapayım. Ben de Büyükdere'de garip garip gezerim.*"[1431]

Kalemde çalışan bir memurun maaşının seksen kuruş olması ve maaşı hiçbir şeye yetmediği halde, evlenmek durumunda olan memurların hali, *Latife* tarafından"Vay Vay Vay Canım!" başlıklı metinde ele alınır. "*Seksen kuruş maaş ile evlenenlere.*"[1432] vay vay vay diyerek acıyan gazete, durumun vehametini gözler önüne serer. İleriki sayılarında da artan fiyatlardan, pahalılıktan kurtulmak için bir dua yayımlama gereği duyar:

> "*(...) Odun kömür ucuz ola! Kış gelmeden herkes ala! Zahireden her ev dola! İşte duâ! Her kim sevâbı ister ise birçok amin desin! Bizim tarafımızdan peşinen amin! Fakat duânın güzelliğine de ricâ ederiz ki dikkat buyurulsun!*"[1433]

[1431] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 3.
[1432] **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 4.
[1433] **Latife,** nr. 8, 17 Eylül 1874, (5 Eylül 1290), s. 3-4.

Geçim sıkıntısı, çarşıları da vurmuştur. Kapalıçarşı[1434] esnafı bile, fakir müşterilere muhtaç hâle gelmiştir. Kapalıçarşı'da her daim artmakta olan büyük bir kalabalık vardır, ancak bu kalabalık alışveriş yapmaktan uzaktır. Sadece gezmekle yetinen vatandaş, pahalılık nedeniyle bir şey alamaz. Kapalıçarşı esnafı ise satış yapamamaktan şikâyetçidir. *Latife,* Kapalıçarşı'nın durumunu şu cümle ile özetler: "*Kalabalık çok ama alışveriş hiç yok.*"[1435] Kısacası, çarşı kuru bir kalabalıktan ibarettir.

Et fiyatındaki artışa sık sık değinme gereği duyan gazeteler, bu sebeple kasapların sıkıntı çektiklerini dile getirirler. *Letâif-i Âsâr*'ın yaptığı bir nükteye göre ise insanlar, kasaplardan o kadar çekinir olmuşlardır ki Teodor Kasap'ın çıkardığı *Hayâl* gazetesini satın almamaya karar vermişlerdir:

> "*Etin kıyyesi on dört kuruşa çıkmasından dolayı herkes kasaplardan o kadar nefret etmiş ki hatta birçok zât Hayâl gazetesinin kasaba münâsebeti olduğu için almamaya karar vermiştir.*"[1436]

Alışverişin olmamasının en büyük nedeni fiyatların çok yüksek olmasıdır. Yiyecek içecek maddeleri bile ateş bahasına satılmaktadır. Bu durumdan yakınan *Latife*, İstanbul'daki pahalılığı bir şiir ile anlatma gereği duyar:

> "*Bir kıyye et yirmi kuruş*
> *Bilmem neden oldu bu kış*

[1434] "*1800'lü yıllar biterken, çarşıya artık Osmanlı ürünlerinden, el emeği, göz nurundan pek az şey egemendir. Halkın da beğenileri, değer yargıları, ona göre değişmiştir. Bu grafikte ara sıra, daha ani iniş çıkışlar ve krizler, bitişi hızlandırır. Osmanlı'nın yaşadığı son birkaç büyük yenilgi ve onun çarşıya etkileri ve halk arasında '93 Harbi' diye anılan 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı, İstanbul'u da yıpratmış ve koca bir konağın yangında kirişlerinden birinin daha çökmesi gibi, ekonomiye bir darbe daha indirmişti. Şehirde orta halli birçok aile, biraz gıda maddesi alabilmek üzere, evindeki değerli eşyayı ve taşları yok fiyatına elden çıkarıyordu.*" Ekrem Kaftan, Şaban Kızıldağ, **Asırlar Boyunca Eminönü Cild I,** Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul 2003, s. 183.

[1435] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, (3 Teşrinievvel 1290), s. 4.

[1436] **Letâif-i Âsâr,** nr. 11, 5 Mart 1875, 27 Muharrem 1292, 21 Şubat 1290, s. 96.

Esnafta bak sen cünbüşe
Ermez akıllar bu işe

Dört bahçe arz-ı reşid
İşte budur dört mezid

Gali bahâ kahve şeker
Nice alır biçâreler

Zeytinyağı da on para
Almak ne mümkün göz göre

Bir kıyye zeytin altılık
Gör sade bak alık alık

Limon yumurta portakal
Ateş bahâ oldu bu sâl

Varma manav dükkânına
Hiddet getirme kanına

Şimdi veresiye yok peşin
Nakdi olan görür işin

Eski ruba giymek asir
Tecdidi nakd ister kesir
(…)”[1437]

[1437] **Latife,** nr. 5, 13 Nisan 1875, 1 Nisan 1291, 7 Rebiülevvel 1292, s. 2 (18).

Özellikle et fiyatında görülen artış, insanları şaşırtmakta ve balığa doğru yöneltmektedir. Balığın kırmızı etten daha ucuz olduğu 1875 senesindeki bu durumu alaya alan *Latife,* şu nükteyi yapma gereği duyar:

> "*Denizdeki balıklar etin pahalılığını işittiklerinde sudan çıkmaya daha ziyade korktukları ve denizde kayaların köşe bucak mahallerine saklanmakta oldukları keşf olunmaktadır.*"[1438]

Aşağıdaki metin ise Kapalıçarşı esnafının fakir müşteriye bile muhtaç olduğunu anlatan, çarpıcı bir diyalogtur:

> "*ÇARŞI İÇİ'NDE*
>
> *(Fukarâdan bir adam iki tarafa bakınarak geçerken)*
> *Bir dükkâncı- Hacı ağa buraya gel buraya! Ne arıyorsun?*
> *Fakir- Şimdilik dolaşıyorum aradığımı bulursam iş kolay.*
> *Dükkâncı- Canım bir kere söyle bakayım. Belki aradığın bende bulunur.*
> *Fakir- Dostum aradığım sende yoktur yok! Olsa benim gibi bir fakire muhtaç olup çağırmaz idin.*"[1439]

Geçim sıkıntısının en büyük nedenlerinden biri de pahalılıktır. Temel ihtiyaç maddelerinin fiyatlarının çok yüksek olması, İstanbulluları zor duruma sokmaktadır. Bunun üzerine, bir de aşırı yağmurlar dolayısıyla buğdayların zarar görmesi eklenince, halk içinden çıkılmaz bir duruma düşer; çünkü çürümüş buğdaylar yüzünden ekmek gibi önemli bir besin bile pahalanmıştır. Aşağıdaki paragraf, başka bir açıdan da ilgi çekmektedir. Paragraftan, yağmur duasına çıkmanın sadece bizim kültüre has olmadığını, papazların da bu duaya çıktıklarını öğrenmekteyiz:

[1438] **Latife,** nr. 14, 4 Mayıs 1875, 22 Nisan 1291, 29 Rebiülevvel 1292, s. 1-2.
[1439] **Hayâl,** nr. 154, 10 Haziran 1875, (29 Mayıs 1291), s. 2.

"İstanbul'da ekmek pahalanıyor. Bunun sebebi de gûyâ yağmurların kesretle nüzûlü imiş. Efendim yağmurlar çok yağıyor imiş de harmanlarda buğdaylar çürüyor imiş. Papaz efendiler Allah insâf versin duâya çıktılar da hep buğdayların işte böyle çürümesine sebep oldular. Mademki yağmurlar buğdayların çürümesine sebep oluyor imiş bari papaz efendiler yağmurun yağmaması için de bir duâya çıksalar veyahut vaktinde yağmur yağması için duâ etseler de buğdayları çürütüp ekmekleri pahalandırmasalar ne olur. Fakat hakkı aranırsa on kuruşa et ile iki kuruşa ekmek yenemez. Hiç olmaz ise ekmek de biraz pahalı olmalı ki beynlerinde nisbet hâsıl olsun."[1440]

Yıllar geçtikçe pahalılık daha da artacak ve İstanbullular için geçinmek güçleşecektir. *Hayâl* gazetesi, 17 Mart 1877 senesinde yayımladığı bir listede, geleceğin araştırmacılarına yardım etmek maksadıyla o senenin ücretlerini açıklamıştır:

"*İşbu bin sekiz yüz yetmiş yedi sene-i miladiyesi Rûmi Mart'ının beşinci Cumartesi günü Dersaâdet'te yiyeceğe, içeceğe, giyeceğe vesâireye müteallik eşyâ ne fiyat üzre alınıp verilmekte olduğu ileride asrımız vukûâtını sebt-i sahife-i tarih edecek müverrihlere malum olmak için Hayâl'e derc edilmek münâsib görüldü.*

	Para	*Kuruş*
Yeni Cami berberlerinin tıraş ücretleri:	*26*	
Köprü murûriyesi:	*13*	
Bir bardak su:	*6*	
Kundura boyatma ücreti:	*13*	
Mahalle kahvelerinde kahvenin beher fincanı:	*13*	
Bir okka kereviz:	*20*	*3*
Bir okka lahm:		*18*
Derûn-ı Köprü vapurları duhûliyesi:	*12*	*1*

[1440] **Hayâl,** nr. 178, 5 Ağustos 1875, (24 Temmuz 1291), s. 3.

Mezkûr vapurların mevki ücreti:	*26*	
Bir okka ekmek:	*10*	*3*
Üsküdar vapurlarının duhûliyesi:	*39*	
Üsküdar vapurlarının mevki ücreti:	*26*	

(Şirket-i Hayriye vapurlarının uğradıkları sâir mahaller biletlerinin fiyatına dahi tarifelerinde muharrer olan fiyatlarına göre kuruşta on iki para zam olunmuştur.)

Bir vapur çımacısı aylığı		*300*
Gemi demiri zinciri	*0*	*0*
Bir okka kömür	*39*	*0*
Fes kalıplatması ücreti	*26*	*0*
Bir kutu kibrit	*13*	*0*
Tütüne benzer bir nev' otun kıyyesi	*0*	*100*
(Rayihası fiyatından anlaşılıyor.)		
Bir Basiret nüshası	*27*	*0*
Gazete pulunun beher adedi	*3*	*0*
Bir arz-ı hâl kâğıdı	*12*	*1*

(...)"[1441]

İstanbul'daki tüm bu pahalılığa ve insanların çektiği geçim sıkıntısına baktığımızda, ardında siyasî ve malî sebeplerin olduğunu görürüz. 1854 senesinden itibaren dış borçlanma yoluna giden Osmanlı Devleti, bu borçlar yüzünden büyük sıkıntılar çekmeye başlar. Borç olarak alınan paralar, gerekli yerlerde kullanılmadığı gibi, devlette bir savurganlık da başgösterir. Özellikle Abdülaziz devrinde, devlet adamlarının sefahatine ordu giderleri de eklenince, ekonomik olumsuzluklar görülmeye başlanır ve 1875 senesine gelindiğinde devlet, iflas eder. Yaklaşan 93 Harbi'nin de etkileri yavaş yavaş görünmeye başlayınca halk, ister istemez bu siyasî ve malî sıkıntılardan nasibini alan taraf olacaktır.[1442]

[1441] **Hayâl,** nr. 329, 17 Mart 1877, (5 Mart 1293), s. 3-4.

[1442] "*Bir yandan düzenli ve etkili bir sistemin kurulamaması yüzünden vergilerin iyi toplanamaması ve diğer yandan da üretimin artırılarak öz kaynaklardan gelen gelirlerin çoğaltılamamasından dolayı giderlerin karşılanabilmesi için 1854'ten itibaren dış borçlanma yoluna gidilmiş, ayrıca zaman zaman müracaat edilen iç borç da hatırı sayılır bir düzeye ulaşmıştı. Sultan Abdülaziz'in ilk yıllarında, malî bunalıma çare olmak üzere tasarruf tedbirleri, düzenli bütçe tanzimi, Sultan II.*

4.6 Sarraflar[1443]

Mecidiye bozdurma konusunda nasıl büyük bir karmaşa varsa, aynı şekilde lira[1444] bozdurmada da bir tutarsızlık vardır. Sarraflara lira bozdurmak isteyen vatandaş, sarrafın tutarsızlıkları karşısında aciz kalır; çünkü liranın kaç kuruşa bozulacağı konusunda belli bir kural yoktur. Sarraf, kafasına göre fiyat belirlemekte

---

Mahmud döneminden beri piyasada bulunan bakır sikkeleri tedavülden kaldırma girişimi gibi bazı mâlî tedbirlere başvurulur. Ancak bir süre sonra padişah, çevresi ve vükelâ büyük bir savurganlık yarışına girer ve buna bağlı olarak da sürekli dış borç alınır. Borçlanmalardan gelen paralar, üretime ve yatırıma kanalize edilemediği için kısa bir süre sonra tükenir. Devlet, aldığı borçların faizi ve ana parasını geri ödeyebilmek için, yeni borçlanmalar peşinden koşturur ve çark bu şekilde sürüp gider. Alınan borçlar, bütçe açıklarının kapatılmasına değil, önceki borçların faiz ve anaparalarının geri ödenmesinde kullanılır. Bu ise, devlet gelirlerinin kısa süre içerisinde söz konusu borçların ana para ve faiz taksitlerine rehin gösterilmesine neden olur; arta kalan parayla da ordu giderleri ile devlet adamlarının sefahat harcamaları karşılanır. Diğer bir önemli gider kapısı da, 1856'dan itibaren inşasına başlanan demiryolları için yapılan borçlanmalar ve harcamalardı. Abdüzlaziz döneminde donanmanın modernleştirilmesi de hazineye pahalıya patlar. Maliyenin içinde bulunduğu bütün bu olumsuzluklara, 1872-75 arasında Anadolu'da ve 1872 ve 1873'te de Rumeli'de yaşanan kuraklıklar da eklenince, bütçe gelirlerinin mühim bir kısmını tarımsal ürünlerden alınan vergilerin oluşturduğu Osmanlı hazinesinin durumu daha da kötüleşir. Öte yandan, devletin siyasî vaziyeti de maliyeden daha parlak değildi. Devlet, bu dönemde aslında dış ilişkilerde son zamanlarda ender rastlanan sakin ve uzun bir barış devresi geçirmesine rağmen, dahilde ayrılıkçı isyanlar birbirini izlar. Nitekim Karadağ isyanı (1861-64), Eflâk ve Boğdan olayları (1861-66), Sırbistan hâdiseleri (1862-67), Girit (1866-68), Hersek (1875-76) ve 1848'den beri süregelen Bulgar isyanlarıyla Abdülaziz'in iktidarı boyunca Balkanlar âdeta bir savaş alanına döner. Neticede, Karadağ hukuki ve siyasî özerkliğini kazanır. Lübnan, Girit, Hersek ve Bulgarlara bazı imtiyaz ve idari haklar tanınır. Öte yandan Eklâk ve Boğdan, Romanya adı altında meşrûtî bir idareye dönüştürülür. Bütün bu iç isyanlarla uğraşmak, askerî harekâta ve bu da, gayet tabii olarak paraya ihtiyaç hissettirir. Bu sürecin sonunda 1875 senesine gelindiğinde, devlet iflasını ilân etmek zorunda kalır." Ali Akyıldız, **Para Pul Oldu Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum,** İletişim Yay., İstanbul, 2003, s. 160-161.

1443 "*Osmanlı Devleti'nde 1847'ye kadar banka yoktu. Ancak bankanın birtakım işlerini önceleri sarraf daha sonra banker olarak adlandırılan kişiler yürütmekteydi. Ülkede çeşitli değer ve türden para kullanıldığı için sarraflar paraları birbirleriyle değiştirmek, borç para vermek, poliçe alım satımı yapmak, devlet büyüklerinin gelirini tahsil etmek, ödemelerini yapmak gibi işlerle uğraşıyorlardı.*" Latif Daşdemir, "Osmanlı Devleti'nde Banker-Sarraf Faaliyetleri Yahut Bir Gerileme Sebebi Olarak Bankacılıktaki Gecikme", **Osmanlı Ansiklopedisi 3 İktisat,** Editör Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 466.

1444 "*1830"lu yılların sonuna gelindiğinde yapılan tağşişler sonucu birbirinden farklı pek çok sikkenin piyasaya sürülmüş olması günlük işlemlerle birlikte Uluslararası Ticareti de aksatmaktadır. Bu durum neticesinde bir sikke reformuna ihtiyaç duyulmuştur. Böylece altın lira ile gümüş kuruştan oluşan çift metalli düzene geçilmesine karar verildi. Gerekli hazırlıkları yaptıktan sonra, yeni altın ve gümüş sikkeler 1 lira eşittir 100 kuruş sabit değerleri üzerinden piyasaya sürülmesi düşünülmüştür. Nihayet yeni sikkelerin altın/gümüş oranı 15,09 da sabitlenerek, altın sikkeler 1843'te, gümüş sikkeler ise 1844'te üretilmeye başlanmıştır. 1844"den itibaren tağşişlere de son verilerek 1922"ye kadar Osmanlı Devleti"nin piyasaya sürdüğü tüm altın ve gümüş sikkeler 1844"te belirlenen standartlara sadık kalmıştır.*" Mevlüt Camgöz, **19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Zahire Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ahmet Tabakoğlu, İstanbul, 2010, s.39.

ve istediği zaman bu fiyatı değiştirebilmektedir. Öyle ki bu değişimler anlık bile olabilmekte ve müşteri, sarrafın karşısında ne yapacağını şaşırmaktadır.[1445] Sarrafların kafa karıştıran fiyatları konusunda yazılmış en güzel diyalog ise *Tiyatro*'da karşımıza çıkar. Bir sarraf dükkânının önünde gerçekleşen diyalog şu şekildedir:

"*-Sarraf, lirayı kaça alıyorsun?*

-Yüz otuza.

-Beyefendi cânım neredesiniz sizi gören ne olur?

-Ne ise o olur.

-Kuzum birâder. Lirayı kaça haraç ediyorsunuz?

-Efendim! Çok! Fiyat fiyat… Bizim mahallede bakkal yüz yirmi dokuza, saka yüz otuz bire, alacaklı yüz otuz beşe kadar lirayı alıyor.

Bir diğeri-Sarraf lirayı yüz otuz iki buçuğa bozuyor musun?

-Otuz iki buçuğa değil ama yirmi sekiz buçuğa bozarım.

-Aman birader! Azıcık şöyle dur da bir iki dakika içinde altmış para zarar etmeyeyim. (Sarrafa) Haydi şunu yüz otuza boz.

-Olmaz efendim yirmi sekiz buçuktan bir para eksiğe bozamam.

-Canım demin yüz otuz kuruş demiştin.

-Şimdi demiyorum a.

-Adam bırak sen de başka sarrafa bozdur. Sarraf kıtlığına kıran mı geldi.

-Öyle ama ya o gideceğimiz sarraf da yüz yirmi beşe bozmak isterse…

-Desene lirayı bir saatte bir iki fiyat ile bozdurabilen et yiyen gibi parmakla gösterilecek."[1446]

[1445] *"Köşe sarraflarının faaliyet alanlarına yönelik tecavüzlerin sıklığı ile savaş ve kriz ortamlarının varlığı arasında bir korelasyon göze çarpmaktadır. Alana yönelik ilk düzenleme tarihine bakıldığında bunun Kırım Savaşı başlangıcına denk gelmesi bir tesadüf sayılamaz. Savaş başlangıcında ortaya çıkan durum mevcut köşe sarraflarının yanında çok sayıda kişinin aşırı kazanç sağlama gayesiyle para tebdili işine girmiş olmasıdır. Bu kişiler sabit bir yerleri olmaksızın sokaklarda dolaşarak kaimeyi %25-%30 ıskonto ile bozarak halkı zarara uğratmaya başlamışlardır. "Ayak sarrafı" diye tabir edilen bu kişilerin yaptıkları işlemlere sarrafların da eşlik etmesi halkın zararını daha da attırır hale gelmiştir. Devletin halkın bu işlemlere karşı önlemi ise bu tür işlere bulaşanların men edilmesi ve sarraf dükkânlarının kapatılmasıdır.*" Şevket Kamil Akar, "Tanzimat Döneminde Para Bozdurma Sorunu ve Köşe Sarrafları (1839-1879)" **Ekonomi Bilimleri Dergisi,** Cilt 3, No 1, 2011,s. 127.

[1446] **Tiyatro,** nr. 81, 7 Nisan 1875, (1 Rebiülevvel 1292), s. 3.

Sarrafların sürekli fikir ve karar değiştirerek, müşteriyi zor durumda bırakmaları, bu diyalog etrafında yansıtılmaya çalışılmıştır. Üstelik halk, bir başka sarrafa gitmeye de çekinmektedir; çünkü neredeyse İstanbul'daki bütün sarraflar aynı şekilde davranmakta ve insanlar üzerinde olumsuz bir etki bırakmaktadırlar. Sarraflar, sürekli kendi kârını düşündüğü için, doğal olarak İstanbul'daki en iyi meslek sarraflık seçilir: "*Para kazanmayı arzu edenler sanatı sarraflığa dökmelidirler.*"[1447] *Meddah*'ın bu önerisinin altında, sarrafların kâr peşinde koşma özellikleri yatmaktadır.

1870'li yıllarda İstanbullular, peşin paraya ihtiyaç duyduklarında sarraflara başvururlardı. Bir senelik maaşını sarrafa hibe eden kişi, karşılığında peşin olarak toplam maaşının yüzde yirmi beş daha azını alabilmektedir. Ancak bir senelik maaşı sarrafa verdiği için, kendisi aç ve açıkta kalan İstanbullunun bir kısmı, iflas ederek soluğu bu sefer iskelelerde alır; çünkü dilencilik yapmaktan başka çaresi kalmamıştır. *Hayâl,* sarrafların bu sistemine yenilerek fakir düşen kişilere acıdığını ve güldüğünü anlatmak için, "Hem Gülerim Hem Acırım" başlıklı yazısında, sarraf kurbanlarına şöyle değinir:

> "*İlerisini düşünmeyerek bir senelik maaşını yüzde yirmi beş eksiğine sarrafa satıp da bir ayın içinde Limon İskelesi'nde mahv u telefle ba'de ötekinden berikinden bir çeyrek mecidiye talep edenlere.*"[1448]

gazete, hem gülüp hem de acımaktadır. Bu şekilde İstanbulluları zor duruma sokan sarraflar olduğu gibi, her şeye rağmen merhametli davranıp, vatandaşı düşünen sarraflar da görülebilmektedir. Duyarlı insanların yok olmadığını, merhamet duygusunun ve dürüstlüğün devam edebildiğini gösteren bir diyalog ise *Çaylak*'ta yayımlanmıştır:

> "*KÖPRÜ BAŞINDA KOCA KARI-SARRAF*

[1447] **Meddah,** nr. 27, 25 Haziran 1875, (21 Cemaziyelevvel 1292), s. 2-3.
[1448] **Hayâl,** nr. 194, 11 Eylül 1875, (30 Ağustos 1291), s. 2.

-Sarraf. Ayol şu kaimeyi kaça alırsın. Bozuk yok, köprüden geçeceğim.

-Vâlide onu ver de geçiver.

-Ayol sen almaz mısın?

-Köprü daha ucuz alır. Ben alsam üste kırk para daha alırım. Zarar edersin!"[1449]

4.7 Ciğerciler\ Balıkçılar

Sağlıksız koşullarda satış yapan ciğerciler de gazetelerin hedefi haline gelmiştir. Uzun süre beklettikleri ciğerleri, gelen her müşterinin burnuna koklaması için süren ciğerciler, halkı usandırmıştır: "*Antika nev'inden olarak Londra sergisine gönderilmek üzere – sattığı ciğerleri onun bunun burnuna sürmez- bir ciğerci.*"[1450], gazetenin aradığı kişiler arasındadır.

İlk dönem mizah gazetelerinde, kimi zaman halkı aldatarak satış yapanların alenen açıklandığını görebilmekteyiz. Balıkçılar, özellikle de Beyoğlu balıkçıları bu sınıfa girmektedir. Beyoğlu balıkçılarının tümünün halkı aldatıp kandırdığını, eksik balık tarttığını iddia eden *Latife,* bu durumu "Bulunur mu?" başlıklı metinde şöyle dile getirmiştir: "*Beyoğlu'nda eksik tartmayan bir balıkçı.*"[1451] Cümlenin sonunu "Bulunur mu?" ifadesi ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

4.8 Kunduracılar

İstanbul'daki kimi kunduracılar pahalılıkları ile bilinmekte ve sadece belli bir kesime hizmet edebilmektedirler. Bu belli kesim ise "şıklar"dan ibarettir. Borç altına girmekten çekinmeyen şıklar, pahalı kundura alabilmek için her yolu denerler ve sonunda muratlarına ulaşırlar. Ancak *Latife*'ye göre, kunduranın parasını

[1449] **Çaylak,** nr. 25, 21 Temmuz 1876, (28 Cemaziyelahir 1293), s. 2.
[1450] **Tiyatro,** nr. 20, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.
[1451] **Latife,** nr. 4, 4 Ekim 1876, (22 Eylül 1292), s. 2.

ödeyebilmek için, sonrasında yalınayak gezmek mecburiyetinde kalacakları ise su götürmez bir gerçektir:

"*-Efendim, kunduranızı kime yaptırıyorsunuz. Maşallah çok biçimli.*
-Beyoğlu'nda bir Fransız var Heral isminde bendeniz ona yaptırırım.
-Bari fiyatı ehvence mi?
-Pek ehven çifti elli frank.
-Kim deli frank?
-Hayır efendim elli frank diyorum.
-Elli frank kaç kuruş ediyor.
-Efendim elli frankımız iki yüz yetmiş beş kuruş kadar etmeli…
-İki yüz yetmiş beş kuruş mu? He he hey!!! Öyle ise Heral her halde sizi yalınayak gezindirmeye mecbur edecek."[1452]

4.9 Fıstıkçılar\ Buğday Tellalları

Eleştiri konusu olan bir başka ticaret erbâbı ise fıstıkçılardır. Halkı kandırarak ve aldatarak satış yapan fıstıkçıların yaptıkları hileyi açığa vuran ise *Tiyatro* gazetesidir: "*Terazinin altına bal mumu yapıştıran fıstıkçılar.*"[1453], İstanbulluları, o dönemde kandırmaya devam etmektedir.

"Her türlü mal, hayvan ve emlâk satışı sırasında alıcı ve satıcı arasında vasıta olup pazarlığı kestiren veye bitiren kimse"[1454] manasına gelen tellal, malın pazarlığı açısından önemli bir görev üstlenmeketedir. Ancak kimi zaman tellallar, pazarlığı olumlu yöne götürmek yerine, bozmayı tercih edebiliyorlardı. Bu tellallar arasında buğday pazarlığı yapanlar da bulunur. *Hayâl* gazetesi, "Ehl-i Merâktan Birkaç Suâl" başlıklı yazısında, buğday tellalları hakkında şu eleştirel soruyu sorar: "*Buğday tellalları müşterinin aldığı ve tüccarın sattığı buğdayın pazarlığını*

[1452] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 3.
[1453] **Tiyatro,** nr. 37, 5 Ağustos 1874, (24 Temmuz 1290), s. 2-3.
[1454] İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yay., Ankara 2006, s. 329.

bozmaktan dûr olacaklar mı?"[1455] Alıcı ve satıcı arasındaki pazarlığın olumlu yönde gelişmesini sağlaması gereken tellallar, arabozuculukları ile ön plâna çıkmışlardır.

4.10 Tuhafçılar

"Tuhafiyeci, çorap, mendil, lâvanta gibi şeyler satan kimse"[1456] manasına gelen tuhafçı, İstanbul'un ticaretle uğraşan önemli kişileri arasında yer alır. Kendilerine ayrılan dükkânlarda satış yapan tuhafçılar, kimi zaman sokaktan gelen geçenleri rahatsız edebilmekteydi. Dükkân tente ve kepenklerini yanlış bir şekilde konumlandıran tuhafçıların verdiği rahatsızlığı, *Diyojen*'den öğrenmekteyiz: "*Bir de tuhafçı dükkânlarının zeminden üç arşın irtifaında olan tente ve kepenkleri vardır ki telaşlı ve dalgın ve şaşkın şaşkın gitmeye gelmez.*"[1457] 1870'li yılların tuhafçıları, genellikle Kalpakçılarbaşı'nda bulunuyordu ve satış sırasında her müşteriye farklı bir fiyat söyleme özellikleriyle ön plâna çıkıyorlardı. Müşterinin giriştiği sıkı pazarlığın altında kalmayan ve malını fazla kâr ederek satmaya çalışan tuhafçıların, bu hâllerini en iyi anlatan muhaverelerden biri ise *Letâif-i Âsâr*'da karşımıza çıkar:

"*KALPAKÇILARBAŞI'NDA*

Hanım- Tuhafçı, bu lâvanta kaç kuruşa?

Tuhafçı- Efendim at, deve değil a siz bilirsiniz.

H- E ben ne bileyim bin türlüsü var söyle bakayım.

T- Efendim sizi yabancı gibi tutacak değilim a elli kuruş verin.

H- A neydi bu, üstüme iyilik sağlık ayol otuz kuruşluk şey?

T- Aman efendim yanlışınız var. Bu birinci fabrika malıdır. Hâlâ Fransa imparatoriçesi sâbık (Öjeni)nin pek sevdiği ve daima kullandığı binbir çiçekten çıkarılmış pek âlâ şeydir -camın içinden çıkarıp silerek hanımın eline verir- Bak efendim?

[1455] **Hayâl,** nr. 253, 6 Haziran 1876, (25 Mayıs 1292), s. 4.
[1456] İsmail Parlatır, **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yay., Ankara, 2006, s. 1732.
[1457] **Diyojen,** nr. 14, 6 Nisan 1871, (25 Mart 1287), s. 4.

H- A deli anladım gözüme mi sokacaksın. Birinci fabrikanın malı ama otuzdan da ziyâde etmez a bari otuz beş kuruş vereyim.

T- Aman efendim bir para vermeseniz de veririm lakin Allah bilir ki malı ziyadeyedir.

H- Aman üstüme doğru yemin etme inandım. İşte kırk kuruş vereyim.

T- Efendim kırk yedi buçuk kuruşa olur o da güzel hatırınız için ki daima müşteri olasınız.

H- Hayır hayır kırk beşten bir para ziyâde veremem canın isterse kuzum. İşte gidiyorum almam vesselâm.

T- Aman hanımefendi kerem edin bu ne makûle şeydir ki o güzel hatırınızı kırayım hiç para vermeyin de alın.

H- Hayır hayır ben öyle de pek ahmak kadınlardan değilim verecek misin? İşte almam gidiyorum.

T- Aman hanımefendi ne kadar çok bilmiş, fettansınız. Bir para aldanması istemiyorsunuz. Haydi bu da böyle gitsin lâkin ricâ ederim kimseye söylemeyin. Zirâ başkasına bu bahâlara veremem. Hem de daima müşteri olmalısınız.

Bir Beyefendi- Tuhafçı bu lâvantalar kaça?

T- Sür'atle camı açıp şişeyi beyefendinin eline vererek efendim siz bilirsiniz?

B- Tek gözlük ile şişenin etrafına nazar ettikten sonra- Affedersiniz Fransızca bir şey ama anlayamadım.

T- Estağfirullah efendim pekâlâ anladınız ama galiba anlamak işinize gelmiyor lakin affedersiniz bendeniz o kadar gaddar değilim otuz beş kuruş verin.

B- Beyefendi nim tebessüm ederek, Ya?Öyle mi peki yirmi beş versem?

T- Aman efendim eğleniyor musunuz sizin böyle lâvantayı yirmi beşe aldığınız var mı? Üstünü okudunuz a.

B- Evet okudum anladım da. Yirmi beş veriyorum a. (Okuyamadı ya! Okuduysa bile anlayamadı ya!)

T-Eğer alacaksanız yirmi sekize olur o da sizin tatlı diliniz ve güzel hatırınız için.

(...)"[1458]

Görüldüğü gibi tuhafçılar, her müşteriye farklı bir fiyat söyleyerek, ikiyüzlülük yapmakta ve doğru bir fiyat üzerinden satış yapmamaktadırlar.

4.11 Tütün[1459] İdaresi\ Tütüncüler\ İnhisar İdaresi\ Reji İdaresi\ Tütün Paketleri

Tütün[1460] tiryakilerinin sık sık alışveriş yaptığı tütüncüler de gazetelerde karşımıza çıkan ticaret erbabındandır. Ancak, *Letâif-i Âsâr*'ın tütüncülere dair şaşırdığı bir konu vardır. Gazete, "İstiğrab Olunur"; yani "şaşılır" başlıklı metinde şaştığı konuları sıralarken, tütüncülere de değinmiştir. *Letâif-i Âsâr*, "*Tütünün fiyatı*

[1458] **Letâif-i Âsâr,** nr. 83, 13 Mart 1872, 3 Muharrem 1289, 1 Mart 1288, s. 2-3.

[1459] "*Tütün Osmanlı İmparatorluğu'na 1560'larda Akdeniz üzerinden girdi. 1583 yılında Milas'ta ekimine başlandı. Bu, tütünün Amerika kıtasından sonra ticari bir madde olarak tarımının yapıldığı ilk toprakların Osmanlı coğrafyası olduğunu gösterir. 16. yüzyıl sonlarından itibaren Avrupalı, özellikle de İngiliz tüccarlar, başta İstanbul olmak üzere Osmanlı'nın büyük şehirlerine yoğun şekilde Amerikan tütünü getirmeye başladılar. Halk arasında kısa sürede yayılışı ve tüketiminin artması, diğer devletlerde olduğu gibi, dini tartışmaların başlamasına ve siyasi tepkilere yol açtı. Dini tartışmaların esasını, dört ana konu oluşturuyordu. Bunlar tütün haram, mekruh, mübah olup olmadığı ve de yasaklanıp yasaklanmaması gerektiğiydi. Siyasi tepki ise diğer devletlerde olduğu gibi, üretim, ticaret ve tüketimi yasaklanarak ortaya koyuluyordu. 1609'da tütünün yasaklandığını bildiren ilk fermanda bir iki seneden beri İngiltere'den tabaga adında bir yaprağın getirildiği, halk arasında içiminin giderek yaygınlaştığı, köy ve kasabalarda bu yaprağın ekilip pazarlarda satıldığı, insanların bu yaprağı içmekle meşgul oldukları ve işlerinden geri kaldıkları, hastalıkların ortaya çıktığı, ölümlerin arttığı, bu nedenle ülkede ekiminin, ticaretinin ve içiminin yasaklandığı, ulemanın ilmiyle, zanaatkârın sanatıyla, taşradaki dirlik sahiplerinin işleriyle uğraşmaları, emre uymayanların şiddetle cezalandırılacağı belirtiliyordu.*" Fehmi Yılmaz, "İstanbul'da Tütüncü Esnafı", **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret,** Der. Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2012, s. 127-129.

[1460] "*Amerika kıtasının 1492'de keşfiyle birlikte ilk defa Avrupa'ya getirilen tütün, Hindistan baharatlarına karşılık her derde deva br ilaç olarak büyük şehirler başta olmak üzere bir yüzyıl içinde dünyada hızla yayıldı. 16. yüzyılın sonlarında daha çok deniz ve önemli kara ticaret yollarının üzerindeki şehirlerde bilinen tütün, 17. yüzyıl başlarından itibaren taşraya doğru hızlı bir yayılım gösterdi. Tüketiminin yaygınlaşması, hızlı talep artışı, kârının diğer ürünlere göre yüksek oluşu, yayıldığı bölgelerdeki bir kısım çiftçiyi bu yeni maddeyi üretmeye yönlendirdi. 17. yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise dünyanın dört bir tarafında sadece tütünle meşgul olan çiftçi, tücar ve esnaf zümresi oluşurken lüleci, çubukçu, nargileci, enfiyeci gibi yan iş ve esnaf kolları ortaya çıktı.*" Fehmi Yılmaz, "İstanbul'da Tütüncü Esnafı", **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret,** Der. Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2012, s. 127.

ziyâdeleştiği vakit tütüncülerle tiryakilerin birbirlerine ilân-ı harb etmemelerine"[1461] şaşmaktadır.

Tütüncülerle ilgili sık sık dile getirilen şikâyetlerden biri ise kapalı olarak satılan tütün paketleridir. Müşteriler, görmeden aldıkları tütün paketinin içinden kötü tütün çıkınca, mağdur olurlar. *Diyojen*'de anlatılan bir olaya göre, bir kadın müşteri bu duruma şöyle tepki göstermiştir:

> "*Kâidemiz üzere paketlerle kapalı olarak satmakta olduğum tütünden herkes aldığı sırada mâh-ı hâlin ikinci cumartesi günü iki çeyrek fiyatlı tütünden bir kadın bir paket istedi. Ben de verdim. O da bir bez parçasına bağlı işte iki çeyrektir diyerek bir çıkın bıraktı. Tütünü aldı gitti. Bir de çıkını açsam ki ne bakayım. Yirmi paralık bakır çeyreği olduğunu gördüğümde hemen kadının arkası sıra koştum. Soluk soluğa güç hâl ile yetiştim. Aman hanım, aldığınız bir paket tütün için iki çeyrek diye verdiniz akçe, yirmi paralık bakır çeyrektir. Üzeri kapalı olduğu cihetle sonradan anladım. Paketin fiyatı olan iki beyaz mecidiye*[1462] *çeyreği talep eyledim. Kadın, sen tütünü kapalı olarak vermedin mi ben de parasını kapalı olarak verdim. Bu bâbda daha para istemeye ne hakkın var. Senin verdiğin tütün paketinin içinde nasıl tütün olduğunu ben bilmeyerek ve kat'â ses çıkarmayarak kabûl ettiğim hâlde parasını kapalı olarak niçin almıyorsun?*"[1463]

Kapalı satılan tütünlerin yanı sıra, tiryakilerden fazla vergi alınması da gazetelerin mizahi konuları arasında yer bulmuştur. *Diyojen,* yayımladığı mizahi "tabirname"de "*Rüyasında sâbık reji memurlarından birisini gören adam şimdiki reji usulünün her*

[1461] **Letâif-i Âsâr,** nr. 76, 9 Şubat 1872, 29 Zilkade 1288, 28 Kanunusani 1287, s. 2-3.

[1462] "*Sultan Aziz'in cülusundan sonra mecidiye altınlarına Osmanlı lirası denmeye başlamış ve mecidiye adı da munhasıran 20 kuruşluk gümüş meskukata hasrolunarak böylece bugüne kadar bu isimler halk arasında ve resmi dilde yerleşmiştir.*" Şükrü Baban, "Tanzimat ve Para", **Tanzimat I,** İstanbul Maarif Matbaası, 1940, s. 259.

[1463] **Diyojen,** nr. 139, 20 Eylül 1872, (8 Eylül 1288), s. 3-4.

tiryakiden ayda onar kuruş vergi alınmak suretine tahvil edeceğini kestirebilir."[1464] diyerek tütün idaresinin aldığı vergilerden bahsetmiş olur.

Tütün müşterilerinin çektiği bir başka sıkıntı ise içerisinde on adet sigara var diye alınan; fakat içinden dokuz tane sigara çıkan tütün paketleridir. Kimi zaman, eksik sigara sayısı birden fazla da olabilmekte, hatta tütünler bile noksan çıkmaktadır. *Latife,* bu durumla alay etmek maksadıyla bir yazı yayımlar. Yazıda, eksik tütünlerin yerine idare tarafından toz ve toprak doldurulacağı, eksik sigara çıkan paketleri tamamlamak için ise sade kâğıttan mamul sigaraların konulacağı belirtilerek, bundan duyulan "memnuniyet" dile getirilmiştir. Maksat ise idarenin bu tavrıyla alay etmek ve durumu eleştirmektir:

> "*Tütün paketleri içinde lâ-akal birkaç dirhem tütün eksik geldiği gibi sigara paketlerinde dahi azdan az birkaç tane sigara noksan zuhûr etmekte olduğuna dâir inhisâr idaresine vâki' olan iştikâ üzerine artık kimsenin bir diyeceği kalmaması ve noksanlarının ikmâl olunması için bundan böyle tütün paketlerine birkaç dirhem toz ve toprak doldurulacağı gibi sigaraların içine dahi asla tütün konmayıp sâde kâğıttan yapılacağını ma'-almemnuniye işittik.*"[1465]

Gazetenin bundan böyle tütünlere toz ve toprak doldurulacak diyerek, durumdan memnunmuş gibi görünmesi, alayının bir sonucudur. Aslında gazete, eleştirisini boşuna yapmamaktadır; çünkü o devirde gerçekten de idare, tütün ve sigara konusunda kaliteli iş yapmamakta ve halkı kandırmaktadır. Tütün diye aldıkları şeyin birer paçavradan ibaret olması, halkı idareden bezdirmiştir. Bu duruma tepki gösteren *Meddah,* "Bıktık Usandık" başlığıyla verdiği metinde, nelerden bıktığını sıralarken idareye de değinir: "*İnhisar'ın paçavralı ve küflü tütünlerinden.*"[1466] İstanbullular artık bıkıp usanmıştır. Gazetelerin bu şekildeki tepkilerinden olsa gerek, bir müddet İstanbullular içerisinden paçavra ve saman çıkan tütün paketlerinden uzak

---

[1464] **Diyojen,** nr. 182, 8 Ocak 1873, (27 Kanunuevvel 1288), s. 3.
[1465] **Latife,** nr. 1, 24 Ağustos 1874, (12 Ağustos 1290), s. 2.
[1466] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.

dururlar; fakat bu sefer de içerisinden eksik sigara çıkan paketler ortaya çıkar. Buna bir türlü anlam veremeyen *Meddah,* "Niçin" başlıklı yazısında durumu şöyle sorgular:

> "*Tütün paketlerinin içinde çıkmakta olan paçavra-saman gibi şeylerin çok şükür birkaç gündür önü alınmış iken şimdi de sigara paketlerinin içinde eksik sigara çıkmaya başladı. Niçin?*"[1467]

Paketlere eksik sigara koyarak, kendince kâr etmeye çalışan tütün idaresini suçlayan *Hayâl* gazetesi ise bu tür olumsuzluklarının hemen sonlandırılmasını ister:

> "*Geçen pazar günü Mirgûn İskelesi'ndeki tütüncüye bir zât kırk para vererek on sigaralı bir paket alıp orada paketi açar ve içinde on sigara yerine dokuz sigara bulunduğundan tütüncüye geri vermek ister ise de tütüncü almaz. Bunun üzerine müşteri, idârenin geçen gün neşrettiği ilânı beyân eder ise de tütüncü bize öyle bir ihtâr mihtar olmadı cevâbını verir. Merkum müşteri bir paket daha satın alıp dikkatle muâyene eder. Anlar ki paketin kuşağının altındaki açılacak kapaklar birbirine yapıştırılmamış ve istenildiği halde yan tarafın ufak kapağı çıkarılabilirse de açılan delikten kuşak zedelenmeksizin ve paket örselenmeksizin sigara çalınması güçtür. Şimdi kabahat kimdedir? İdâre memurlarının sehvine haml olunur ise tanesine dört para veren müşterinin ne kabahati var ki bir sigara eksik olsun. Yok tütüncüde ise yine müşterinin ne kabahati var? Ve idâre niçin böyle fenâlıkların önünü almıyor.*"[1468]

Tütün paketlerinden eksik sigara çıkmasındaki kabahati tütüncülere değil de tütün idaresinde bulan *Hayâl,* idarenin ikiyüzlü davrandığına inanmaktadır; çünkü bir taraftan eksik sigara çıkması durumunda tütüncüye iade edilmesi gerektiğine dair ilanlar yayımlarken, diğer taraftan idarenin usulsüzlük yapıyor olması gazeteyi iyice

---

[1467] **Meddah,** nr. 19, 27 Nisan 1875, (21 Rebiülevvel 1292), s. 3.
[1468] **Hayâl,** nr. 168, 13 Temmuz 1875, (1 Temmuz 1291), s. 3.

kuşkulandırır. Üstelik tütüncüden alınan paketlerin içinden çıkan sigaralarda gerçek tütün değil, hasır vardır. Yani müşteriler idare tarafından düpedüz aldatılmaktadır:

> "*REJİ İDARESİ'NE İHTAR*
> *Lüzûmuna mebni tütüncüden matbaamızın hizmetçisiyle seksen kuruşluktan getirtmiş olduğumuz paketi birkaç kişi hâzır olduğu hâlde açtık. Derûnundan dört adet cigara çıktı. İnhisâr idaresinin evvelce neşr etmiş olduğu ilân-ı resmide paketler tütüncüler muvâhecesinde açılıp derûnunda gerek cigaralar noksan ve gerek katık ve pamuk ve mevâdd-ı hâriciye zuhûr eylediği takdirde tütüncüye iâde olunduğu gibi, tütüncünün değerini itâya mecbûr olacağı musarrah ise de biz bu paketi matbaamızda açığımız cihetle hizmetçiyle göndermiş olsak ilân-ı resminin hükmüne nazaran bir fâideyi müntec olmayacağı hâtırasıyla zarûri kabûl eyledik. Kabûl eyledik ama bundaki kusur hangi taraftan yani idarenin mi yoksa tütüncünün müdür diye ma'l-istiğrâb söylenmekte iken matbaamızda hâzır bulunanlardan bir zât (zâbıtân-ı askeriyeden ma'rûf bir zât idi) şâyed iki yüz elli kuruşluk sigaralardan olup da ona mahsus mahfaza bulunmamasından nâşi seksen kuruşluk mahfazaya tevzi' olunmuştur bir kere muâyene edin dedi. Biz de bir tanesini aldık yaktık birer nefes çektik dumanı ne gibi taaffün etse iyi?... Tımarhane hasırı efendim, eski hasır… Bunun böyle olduğuna idâre şüphe etmemeli çünkü vâkıâ paketi açtığımızda tütüncü yanımızda değil idiyse de Hayâl idaresi Reji İdaresi'ni temin edebilir ki orada bulunan zâtlardan her biri de bir tütüncü kadar mu'teberdir.*"[1469]

İdarenin insanları bu şekilde aldatmasına tahammül edemeyen gazeteler, tepkilerini ancak başlarından geçenleri aynen yayımlamakla gösterebilirler. Ancak, hiçbir şeyin düzelmeyeceğinden o kadar emindirler ki idarenin fesh olunacağına dair çıkan dedikodulara inananlara gülüp geçmektedirler. *Latife* gazetesi, "Şaşarım Aklına" başlığı altında verdiği bir metinde, hayret ettiği insanları sıralarken, bu dedikodulara

---

[1469] **Hayâl,** nr. 196, 16 Eylül 1875, (4 Eylül 1291), s. 2-3.

inananlara da yer verir: "*İnhisar idaresinin fesh olacağına inananların.*"[1470] aklına şaşan gazete, böylelikle umutsuzluğunu dile getirmiş olur.

1876 senesine gelindiğinde, halk artık inhisar idaresinden sıdkını sıyırmış; yani soğumuştur. Artık, bu idareden tütün almamaya bakan İstanbullular, her açıdan tütün idaresinin kendilerinden uzak olmasını talep ederler. *Çaylak* gazetesi, Bayezid Camii kapısında yer alan tütün tezgahının daha ileriye alınmasını talep eder. Çünkü tezgâh, kapıdan giriş çıkışı zorlaştırmaktadır:

> "*İdâre-yi İnhisâr-ı Duhân. Bayezid Cami-yi Şerif'i havlusunun orta kapısından serbestçe girilip çıkılmamasını dahi taht-ı inhisâra almıştır. Bu idâreden tütün almaktan çoktan vazgeçtik. Bari tezgâhını biraz ileri çektirseler de bu kapıdan girip çıkacaklara biraz nefes aldırsalar… Yarım keselik tütün keyfinden ziyade insana keyf verdirirlerdi.*"[1471]

4.12 Bankalar[1472]

1870'li yıllarda, gazetelerin dikkatini çeken bir başka konu ise İstanbul hanlarının durumudur. Hanların yavaş yavaş banka iderehanelerine dönüşmesi, *Diyojen*'i şaşırtmaktadır: "*İstanbul hanları bütün banka idâresine tebdil olundu. Bakalım böyle böyle daha neler olacak.*"[1473] Bu yıllarda, Osmanlı Devleti'nde yeni yeni bankalar kurulmaya başlanır ve kurulan bankalar, ilk dönem mizah gazeteleri

---

[1470] **Latife,** nr. 3, 27 Eylül 1876, (15 Eylül 1292), s. 3.
[1471] **Çaylak,** nr. 55, 29 Eylül 1876, 10 Ramazan 1293, 16 Eylül 1292, s. 3.
[1472] "*1863-1875 yılları arasında bazı yabancı kuruluşlar ve Galata bankerleri gruplar halinde birtakım bankalar kurmuş, hazineye avanslar vermiş ve borçlanmalara katılmıştır. Spekülasyon amacıyla kurulan bu bankalar, Avrupa'da görülen 1873 bunalımı, 1875'te Osmanlı Devleti'ni durdurması, Duyûn-ı Umumiye'nin kurulması ve Rus savaşının yarattığı şartlar dolayısıyla kapanmak durumunda kalmışlar, Osmanlı ekonomisinde olumlu hiçbir iz bırakmamışlardır. Bu gelişme, kısmen yerli, kısmen yabancı sermayelerle malî kuruluşlar oluşturulduğunu, bu kuruluşların devleti sürekli borçlanmaya özendirdiğini, bazı hallerde de zorladığını ortaya koymaktadır.*" Latif Daşdemir, "Osmanlı Devleti'nde Banker-Sarraf Faaliyetleri Yahut Bir Gerileme Sebebi Olarak Bankacılıktaki Gecikme", **Osmanlı 3 İktisat,** Yeni Türkiye Yay, Ankara, 1999, s. 472.
[1473] **Diyojen,** nr. 122, 29 Mayıs 1872, (17 Mayıs 1288), s. 2-3.

tarafından şaşkınlıkla karşılanır.[1474] Özellikle de bankaların hisselere dair tutumları ilgi çeker ve gazetelerde bu konuya dair, kuşkuyla beraber bir merak da uyandırır. Bu duruma kuşkuyla yaklaşan gazetelerden biri de *Diyojen*'dir. Kurulan bankanın hisselerinin on ikide birini halka vermesi, gazete tarafından manalı bulunmuştur:

> "*Bir vakit İstanbul'da hâne kalmayıp kulübe tebdil olunmakta idi. Şimdi o moda geçti yerine banka modası çıktı. Eshâm*[1475] *ve Kombiyo Şirketi nâmıyla altı yüz bin İngiliz lirası sermayeli bir banka daha teşkil olunmuş ve yarınki gün alafranga saat ondan üçe kadar yani beş saat zarfında, İstanbul ahalisine ikrâm olarak mezkûr liraların münkasım olduğu altmış bin hisseden beş yeni itibâr-ı umûmi-yi Osmani idaresinde füruht olunacak imiş. Sandığında altını bulunan koşsunlar heriflerin yedine sarı sarı altınları teslim ile bedelinde birkaç boyalı moyalı kâğıtlar alsınlar. Güzeldir, saklaması da kolay olur. Allah etmesin bir yangın mangın olacak olur ise altın ağır olduğu için onu aşırması da güçtür. Lakin ya hu benim bu hesâba da aklım ermiyor. Bu şirketi teşkil eden mösyöler altmış bin hissenin elli beş binini kendilerine alıkoymuşlar. Acaba ne yapacaklar. İstanbul ahâlisine ikrâmen verdikleri bu beş bini de kendilerine saklasalar daha iyi değil miydi? Acaba şirketin ileride çok para kazanacağını hissedip de mi hisselerin on ikide birini ahaliye vererek on birini kendileri alıkorlar? Bunları da alıkoyaydılar. Artık mal gözü mü çıkarır? Yok hatırları kalsın diyerek bu beş bini İstanbul ahâlisine takdim ediyorlar ise İstanbul ahâlisinin hâtırları*

[1474] "*19. yüzyılın son çeyreğinde bankacılık faaliyetlerinde bir dönüşümden bahsedilebilir. Ama bu değişimin ilk durağı İstanbul Bankası'nın yeniden kurulmasıdır. 1870'de borçlanma bankacılığının yerini bireysel ticaret-kapitalistlerinin finansmanına yönelik bir bankacılık anlayışına bırakır ve İstanbul'da Galata Bankerlerinin parasal birikimlerine dayalı, küçük bankalardan oluşan bankalar yerlerini, Avrupa'nın önemli bankalarının şubelerine, yabancı sermayeli bankalara bırakır. Bu dönüşümde içsel dinamikler kadar dışsal dinamikler de etkili olmuştur. 19. yy'ın ikinci yarısında yaşanan dış borçlanma ile elde edilen gelirin büyük kısmının tüketime yönelik harcamalara kullanılması ile artan borçların finansmanı önemli bir sorun teşkil ediyordu.*" Başak Ergüder, **"Galata Hanları" (1868-1945) Paranın Serüveni,** SAV Sosyal Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 2011, s. 174-175.

[1475] "*Pay ve gelir ortaklığı anlamına gelen esham, 'seham'ın 'sehm' veya 'sehim' kelimesinin çoğulu olup, paylar, hisseler demektir.*" Latif Daşdemir, "Osmanlı Devleti'nde Banker-Sarraf Faaliyetleri Yahut Bir Gerileme Sebebi Olarak Bankacılıktaki Gecikme", **Osmanlı Ansiklopedisi 3 İktisat,** Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 466.

kalmayacağından emin olsunlar, korkmasınlar. Akıllarına bile getirmezler. Yok eğer o elli beş bini de sonra satacaklar ise şimdi satmamalarında mana nedir?"[1476]

Altı yüz bin İngiliz lirası sermaye ile kurulan banka, kendini halka arz etmek ister. Ancak, hisselerinin tamamını değil de on ikide birini halka vermek istemektedir. Bu yabancı şirketin, altmış bin hissesinin sadece beş bininin halka arz edilecek olması, *Diyojen*'i düşündürmektedir. Bankanın elli beş bin hisseyi kendine ayırıp, beş bin hisseyi halka ikram etmesini azımsayan gazete, bankanın davranışını anlamaya gayret eder. Banka bu kadar az hisse vereceğine, hiç vermeseydi diye düşünen *Diyojen,* İstanbul ahalisinin hatırını aklına getirir. Bankanın İstanbulluların hatırı kalmasın diye böyle davrandığını düşünür; ama İstanbulluların hiç hatırlarının kalmayacağını, onların bu konuya darılmayacaklarını belirtme gereği de duyar. Bankanın, halka arz etmeyip kendine sakladığı elli beş bin hisseyi daha sonra satabileceğini de göz önüne alan gazete, şayet böyle ise neden şimdi değil de sonra diyerek, bu hesaplardan hiçbir şey anlamadığını itiraf eder.

4.13 Kömürcüler

Kömürcülerin fâhiş fiyatla kömür satması ve halkı zor durumda bırakması, ilk dönem mizah gazetelerinin dikkatini çekmiştir. Pahalı bir şekilde kömür satanlara düzenleme getiren Şehremaneti, belirlenen fiyatların dışında satış yapan kömürcülere ceza uygulanacağını duyurmuştur. Şehremaneti'nin bu uygulamasından haberi olmayan İstanbulluları uyarmak ise yine mizah gazetelerine düşer. *Hayâl,* "Umûmi İhtar" başlığı altına yayımladığı yazıda, halkı şöyle uyarır:

"*Mevsim-i şitânın şiddetinden istifâde garazıyla kömürcü esnafı kömürü âteş bâhasına satmak istiyorlardı. Bu defa Şehremâneti-i celilesi cânibinden, sıra kömürünün elli ve elleme kömürünün yetmiş beş kuruştan bir akçe ziyâdeye satılmaması hakkında esnaf-ı merkumeye*

[1476] **Diyojen,** nr. 161, 21 Kasım 1872, (9 Teşrinisani 1288), s. 4.

tenbihât-ı akide icrâ buyurulmuş ve hilâfına hareket edenler hakkında muâmele-i cezâiye ifâ kılınmakta bulunmuş olduğundan halkın fiyat-ı mukarrereyi bilmesi ve bundan ziyâde bedel isteyen olursa vermemesi ve ısrâr eden olur ise Emânet-i müşarü'l-ileyhâya arz-ı şikâet eylemesi lâzım gelir."[1477]

4.14 Bakkallar \ Kasaplar

İlk dönem mizah gazetelerinde, halkın nazarında önemli bir yeri olan kasap ve bakkallara da yer verilmiştir. Özellikle bakkalların güvensizlikleri ve hilebazlıkları ile ön plâna çıktıklarını görmekteyiz. Gazeteler, sık sık onlara güvenilmemesi gerektiğini vurgularlar. Bunlardan biri de *İbretnümâ-yı Âlem*'dir. "Olmaz" başlıklı metinde, bakkallara şöyle değinilmiştir: "*Mahalle manav ve bakkallarında kanaat ve defterlerine itimad.*"[1478] cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda söylenmek istenen ortaya çıkar. İtimad edilmemesi gereken veresiye defterleri dolayısıyla bakkallar, İstanbulluların nazarında olumsuz bir durumdadırlar. Öyle ki *İbretnümâ-yı Âlem,* bakkallardan veresiye alışveriş yapanlara acıdığını açık açık belirtmekten çekinmez. "Acırız" başlıklı metinde, bu durumdan şöyle bahsedilir: "*Bakkal ve kasap ve sebzevatçı gibi esnaftan veresiye alışveriş edenlere.*"[1479] cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda anlatılmak istenen belli olur.

Halkın tükettiği temel besinleri satan bu mekânlarda sürekli bulunanlar, ister istemez bulundukları ortamdan izler taşırlar. Bunlardan biri de kasap çıraklarıdır. Kasap çırakları, et kokusu üstlerine sindiği için sürekli kötü kokmaktadır. *Letâif-i Âsâr,* onlardan şöyle bahseder: "*Kokudan yanına varılmaz kasap çırakları.*"[1480] Kasap çıraklarının yanı sıra mahalle bakkalları da gazetenin hedefi haline gelmiştir. Bu bakkallarda bir şey arandığı vakit, iyisini bulmak

---

[1477] **Hayâl,** nr. 29, 11 Şubat 1874, 8 30 Kanunusani 1289), s. 1.
[1478] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 13, 16 Eylül 1871, 2 Recep 1288, 4 Eylül 1287, s. 2.
[1479] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1288, 11 Eylül 1287, s. 3-4.
[1480] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Recep 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.

mümkün değildir: “*Ne arasan iyisi bulunmaz, sirkesi tükenmez mahalle bakkalları.*”[1481] Kötü mal satmalarının yanı sıra, eksik ürün vererek müşteriyi aldatan bakkallar, bu özellikleri ile ön plândadırlar. İstanbul’da işini düzgün yapan bakkal sayısı yok denecek kadar azdır. Bunu, *Tiyatro*’nun yayımladığı bir metinden yola çıkarak söyleyebiliyoruz. Gazete, “Dünyanın Sonunun Yaklaştığını Bildirir Alâmetler” başlığı ile verdiği metinde, “*Bakkal esnafından eksik vermez bir veya iki dükkâncı görülmesi*”[1482]ni kıyamet alâmeti olarak sunarak, bütün bakkalların müşterilerini kandırdığını iddia eder.

Bakkal esnafı sağlık kurallarına riayet etmemekte ve müşterilerine sağlıksız ürünler satmaktadır. Bakkallardan alınan yiyecek maddeleri gaz kokmaktadır. Bunun en büyük nedeni ise bakkalların yiyecek dışında, gaz yağı da satıyor olmasıdır. Gaz yağı isteyen müşteriye eliyle bu maddeyi verdikten sonra, elini temizlemeden başka müşteriye peynir vaya başka yiyeceklerden veren bakkallar, insan sağlığını tehdit eder.[1483] *Hayâl*’de bakkalların bu vurdumduymazlığını anlatan bir varaka neşredilmiştir:

> “*AYNEN VARAKA*
> *Karagöz! Mutfak ve kiler için lüzûmu olan erzak ve eşyâyı mahallerinden toptan alan devâir müstesnâ olduğu hâlde, kenar ve mahalle aralarında bulunan bakkallardan erzak alanların taamları gaz kokusundan yenmez bir hâlde bulunuyor. Buna sebep de bakkalların ale’l-umûm gaz satmalarıdır, çünkü bir müşteri gelip gaz alıyor, onu müteâkib diğer bir müşteri de peynir istiyor. Bakkal gaza bulaşmış ellerini peynir fıçısına*

[1481] **Letâif-i Âsâr,** a.y.
[1482] **Tiyatro,** nr. 12, 9 Mayıs 1874, (27 Nisan 1290), s. 3.
[1483] Basiretçi Ali Efendi de bakkalların umursamaz tavırlarından ve insan sağlığını tehdit eden davranışlarından aynı şekilde yakınmıştır: “*Hâl böyle iken İstanbul’da ekser mahallerde hususiyle bakkal dükkânlarında pek çok sulu gazlar bulunuyor. Bakkallar bu gazları kıyye yahut lira ile satıyorlar. Maazallah bir harik zuhuruyla buraya sirâyeti hâlinde derhâl etrâfa sirâyetle hâsıl ettiği müşkülât, mülâhaza buyurulsun. Sâniyen pek çok kereler görüldüğü üzere bakkallar bir adama bir kıyye gaz verdikleri vakit elleri gaz bulaşığı olduğu halde diğer bir müşteri gelip meselâ peynir istediğinde o elleriyle ona dahi peynir veriyorlar. Peynire gaz bulaşıyor. Bakkalların sair pisliklerin herkesin malûmu olmasıyla burada ona dair tafsilâta lüzûm olmayıp ancak bervech-i meşrûh bir dereceye kadar sıhhati dahi ihlâl eder bazı hâlâtta bulunuyorlar.*”Basiretçi Ali Efendi, **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001, s. 357.

sokup ona da peynir veriyor. Farz olarak elini bir paçavraya silmiş olsa bile o paçavra kullanıla kullanıla kâmilen gaz tenekesinden çıkarılmış bir hâlde olduğundan daha ziyâde sirâyeti mûcib olarak dükkânda mûcib olan kâffe-i eşyâya tesir ederek pişirilen yemekler gaz kokusundan kurtulmuyor. Bu hâlin tab'an dahi sıhhate mazarratı olmalıdır zannederim. O vechle bakkalların gaz satmamaları mı icâb eder yoksa bu bâbda diğer gûne bir tedbir ve çare mi aranılmak lâzım gelir gazete-i mu'teberenin vâsıtasıyla Şehremaneti behiyesine ihtâr eylemenizi niyâz ederim.

KARAGÖZ

O dediğin şeyden ben de âcizim nâ-çâre ki elimden bir şey gelmez. Niyâzınız vechle varakanızı yazdım. Hemân Cenâb-ı Hakk tesirini halk eyleye."[1484]

Bakkalların içine gaz yağı karışmış besinleri satması ve müşterilerin de bunları bilmeden alarak tüketmesi sonucu çeşitli sağlık problemleri ortaya çıkabilmektedir. Bunların en belirgini ise karın ağrısıdır. Gaz yağlı yiyecekleri tüketen İstanbullular, bir süre sonra karın ağrısı şikâyetiyle kıvranırlar. Bu durumu en iyi anlatan karikatürü ise *Latife* gazetesi yayımlamıştır. Gazetenin üçüncü nüshasında karşımıza çıkan karikatürün altında şu diyaloğa yer verilir: "-*Ne oluyorsunuz canım yağlı kaz mı yediniz? – Yağlı kaz değil ama gazlı yağ yedik galiba.*"



Resim 82 Latife, nr. 3, 8 Nisan 1875, (27 Mart 1291), s. 4.

[1484] **Hayâl,** nr. 73, 17 Haziran 1874, (5 Haziran 1290), s. 3-4.

Bakkallar, öylesine temizlikten yoksundurlar ki dükkânlarında bozulmuş ve kokmuş yiyecekleri satamayacaklarını anladıklarında hileye başvururlar. 1870'li yılların bakkalları aynı zamanda aşçılık da yaptıkları için yemek yapmakta ve bu yemekleri özellikle bekâr evlerinde kalan gençlere satmaktadırlar. Ancak bakkallar, yemekte malzeme olarak bozulmuş ve kokmuş şeyleri kullandıkları için insan sağlığına ister istemez zarar vermekte ve büyük bir tehlike oluşturmaktadırlar:

> "*Bekâr yatağı olan; yani Odunkapısı, Unkapanı, Çukurçeşme ve emsâli mahallerde aşçılık edip yemek pişiren bakkallar pişirdikleri yemeklere kokuşmuş ve bozulmuş olup dükkânda satamayacakları harçları kullanmakta bulunduklarından maâda pişirdikleri yemekleri bazen birkaç günler kalmış olduğu hâlde bozulmuş olarak satmakta oldukları ve havaların vehâmeti hâlinde bu yüzden tevellüd edecek mazarrat ise muhtâc-ı tarif olmadığı cihetle Şehremânet-i behiyyesinin bu bâbda nazar-ı dikkatini celb ederiz.*"[1485]

İnsan sağlığını tehdit eden bakkallardan veresiye şeklinde alışveriş yapılmaktadır. Ancak, bu durum müşteriler için çeşitli zorluklar doğurmakta ve bakkalla çoğu zaman tartışmaktadırlar. Dolayısıyla *Tiyatro* gazetesi, veresiye alışveriş yapanlara Allah'ın yardım etmesini diler. "Allah İmdâd Eyleye" başlığıyla verilen metinde bakkallara şöyle değinilmiştir: "*İstanbul bakkallarıyla veresiye alışveriş edenlere.*"[1486] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

Bakkallar, sağlıksız koşullarda yiyecek satmanın yanı sıra, eksik mal vermekle de itham edilirler. *Latife*'ye göre, İstanbul'da eksik ürün vermeyen bakkal kalmamış gibidir. Gazete, "Bulunur mu? "başlıklı metinde, bakkallara şöyle yer

---

[1485] **Hayâl,** nr. 88, 8 Ağustos 1874, (27 Temmuz 1290), s. 2-3.
[1486] **Tiyatro,** nr. 76, 20 Mart 1875, (12 Safer 1292), s. 3.

vermiştir: "*Eksik vermedik bakkal.*"[1487] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen anlaşılır.

Bakkalların hilebazlıkları had safhaya varmıştır. Öyle ki müşteriye para üstünü tam vermeyerek, kâr etmeye çalışan bakkallar bile görülür. *Hayâl,* bu konuda İstanbulluları uyarma gereği duyar:

> "*Bakkaldan ilk defa olarak bir şey alıp da üst tarafını ahz etmek üzere bir mecidiye yahud lira verseniz aldığınız parayı saymak zahmetine giriftâr olmaya hâcet yoktur çünkü bakkalın huyunuzu bilmediği için verdiği parayı sayacaksınız diye tam olarak vereceğinde şüphe yoktur. Lâkin birinci defada saymadığınız hâlde ikinci defada behemahâl saymalı çünkü bakkal bu müşterinin bana emniyeti var diyerek eksik para vereceği bi-iştibâhtır.*"[1488]

4.15 Börekçiler \ Gözlemeciler

1870'li yıllarda, çarşıda tablaların üzerinde satış yapan börekçiler de gazetelerin eleştirilerinden nasiblerini almışlardır. Sağlıksız koşullarda satış yapan börekçilerin, böreklerin üstüne örttükleri örtüler kir içerisindedir. Sıklıkla yıkanması gereken örtülerin, börekçiler tarafından ihmal edilmesi *Tiyatro*'nun dikkatinden kaçmaz ve bu durumla alay etmek maksadıyla şu cümleyi kurar: "*Çarşıdaki börek satıcılarının tablaları üzerine örtülen peştemaller bundan böyle haftada bir defa yıkanacak imiş.*"[1489] Börekçilerin yanı sıra, dışarıda satış yapan gözlemeciler de insan sağlığını tehdit etmektedir. Kalaylanması gereken bakır tablalarda umursamazca gözleme pişiren gözlemeciler, ihmalkârlıkları dolayısıyla tepki toplarlar:

"*İKİ ZÂT BEYNİNDE*

[1487] **Latife,** nr. 5, 11 Ekim 1876, (29 Eylül 1292), s. 2-4.
[1488] **Hayâl,** nr. 335, 28 Mart 1877, (16 Mart 1293), s. 4.
[1489] **Tiyatro,** nr. 39, 12 Ağustos 1874, (31 Temmuz 1290), s. 4.

-Birâder! Hayli vakitten beri canım istiyor gel seninle şuradan birkaç gözleme alalım da yiyelim.

-Ben canımdan bezmedim.

-Bir adam gözleme yerse ölür mü?

-Ne şüphe.

-Acayip! Neden?

-Sual ve taaccübe hâcet var mı? Pişirdiği tablasına baksana! Kıpkımızı bakır.

-Sahih mi söylüyorsun bakayım… Ay! Sahih be! Sıhhat-i umûmiyeye muzır olanların da biri ve belki birincisi bu! Aman kaleme gider gitmez lâzım gelen mahallin nazar-ı dikkatini celb etmek için şunun hakkında gazeteye bir varaka tanzim edeyim."[1490]

4.16 Yeni Cami Meydanı Satıcıları

İstanbul'da ticaret merkezi olarak meydan yahut muhit, Yeni Cami'dir. İlk dönem mizah gazetelerinde, İstanbul camileri arasında en çok adı geçen cami ise yine Yeni Cami'dir.[1491] Caminin kendisinden çok etrafının ele alındığı yazılarda, cami çevresinde satış yapan kişiler ve sattıkları ele alınmış, çoğu zaman da mizahi bir dille eleştirilmiştir. Muhallebici, kebapçı gibi satıcıların cami çevresinde bulunuyor olması ve sağlıksız ürünler satmaları rahatsızlıkla karşılanmıştır. Haliyle, bu durum dönemin mizah gazetelerine yansımıştır. Bunlardan birisi *Letâif-i Âsâr*'da görülür: "*Midesi bozulmayan Balıkpazarı'ndan gözleme değil, Yeni Cami-i Şerif havalisinde satılan muhallebiyle, kokmuş ciğer kebaplarından yese zararı yoktur.*"[1492] Bu yiyeceklerin midesi bozulmayan kişilere zarar vermediği özellikle belirtilerek, bu caminin çevresinde satılanların ne kadar sağlıksız olduğu ortaya konmuş olur. Yiyecek satıcıları ile ilgili olumlu cümleler ise nadir olarak karşımıza

---

[1490] **Hayâl,** nr. 245, 23 Mart 1876, (11 Mart 1292), s. 3.

[1491] "*Yeni Camii yaptıran Sultan Safiye'dir. Bu camiin inşasına 1597'de Mimar Davut başladı, ölümü üzerine Dalgıç Ahmet Çavuş ve Mustafa Ağa 1663'te tamamladılar, İstanbul'un en güzel camilerinden biridir, iki minarelidir. Karaköy Köprüsü'nün başındadır.*"Ömer Faruk Yılmaz, **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cilt II, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003, s. 143.

[1492] **Letâif-i Âsâr,** nr. 23, 18 Nisan 1871, 28 Muharrem 1288, 7 Nisan 1287, s. 2.

çıkar: "*Sıcaktan rahatsız olup da bir parça serinlemek isteyenler, Yeni Cami havlusunda dondurma yemelidirler.*"[1493]

Cami çevresinde sadece yiyecek satıcıları değil, berberlik gibi farklı meslekleri de icra edenler bulunuyordu. Öyle ki cami avlusunda gazeteci dışında, bütün esnafları bulabilmek mümkündü. Hatta uyuz köpekler bile başıboş ve rahatça gezebiliyorlardı:

> "*Yeni Cami havlusunda her bir esnaf mevcut bulunduğu halde, yalnız gazeteci olmadığından, arzuhalcilerin birisi oradan kaldırılarak, yerine Hülasatü'l-Efkâr gazetesi nakl olunacakmış!*"[1494]

> "*Yeni Cami havlusunda akşama kadar dolaşmakta ve herkesin üzerine sürünüp bulaşmakta olan bir uyuz kelbin def'i lâzımeden olduğu halde, iğmaz olunduğuna bakılır ise kudurup birisini ısırarak, mazarrat irâs etmesi gözetiliyor demektir.*"[1495]

Kısacası Yeni Cami'nin çevresi, aynı zamanda bütün İstanbul'un küçük bir yansıması şeklindeydi.[1496]

[1493] **Meddah,** nr. 27, 25 Haziran 1875, (21 Cemaziyelevvel), s. 2-3.

[1494] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 3 Teşrinievvel 1290, 5 Ramazan 1291, s. 1.

[1495] **Latife,** nr. 19, 26 Ekim 1874, 14 Teşrinievvel 1290, 16 Ramazan 1291, s. 1-2.

[1496] Sadri Sema, cami çevresindeki kargaşayı ve satıcıları "Eski İstanbul Hatıraları" isimli kitapta, çok canlı bir şekilde ifade eder: "*Yenicami avlusu Eminönü meydanının sırtında; muhteşem mabedin çevresinde, Mısırçarşısı'nın da kucağında vatanın bütün insanlarını koynuna çeker bir pazar yeri idi. Meydanın dört köşesini yemeni, mest, çarık, lâpçın, kundura, pabuç satan ayakkabıcılarla, gömlek, çakşır, potur, don, çamaşır, urba satan elbiseciler tutmuştu. Arada, allı morlu basmalar, kumaşlar satan dükkânlarla aşçılar, limonatacılar, şerbetçiler, tütüncüler, fesçiler, kalıpçılar, kalpakçılar, seyyar berberler, seyyar kahveciler de vardı. Yenicami abidesinin arkasına rastlayan çınarların altında büyük kahveler işler; sağ tarafta kuşçular alış veriş ederlerdi. Kuşçular bir iki sıra dükkâncıklarla burada yerleşmişlerdi. Bunlarda neler bulunmazdı? Tahtadan, çinkodan, telden kuş kafesleri, papağan kafesleri, güvercin yuvaları, kuş tutmaya mahsus kapancalar, kafes çubukları çubuk yontmaya yarayan matkaplar, teller, haddeler, törpüler, rendeler, oyma testereleri, çıkrıklı kafesler, kuş yemleri, yemlikler, suluklar, ökseler, tenekeden boru şeklinde ökse mahfazaları, kuş tutmaya yarayan ağlar… Papağanlar, yeşil dudular, renk renk güvercinler, bıldırcınlar, kumrular, kanaryalar, floryalar, isketeler, sakalar, ispinozlar, hatta bülbüller bulunurdu. Kuş meraklıları bu dükkânların önünden, etrafından ayrılmazlar; ispinozların, sakaların, floryaların demlerini: -Caf caf caf Ali!... Hoca Ali, Veli, Veli!..lerini dinlerler ve bülbülleşen kuşlardan beğendiklerini satın alırlardı. Yenicami avlusu kucak kucak hatıralarla doludur. Meydanın her tarafında, her adımda bin bir çeşit*

4.16.1 Yeni Cami Berberleri

Genellikle, Acemlerden oluşan Yeni Cami berberleri hakkında, ilk dönem mizah gazetelerinde çokça malzeme bulmak mümkündür. Bunlardan bir tanesi *Hayâl*'de karşımıza çıkar. Gelecek sene ne olacağına dair tahminlerde bulunulan bir yazıda, Acem berberlerinin ücretlere zam yapacağı duyurulur:

> "*Yeni Cami havalisindeki Acem berberleri, masâriflerine kifayet edemediğinden, tıraş başına beş para zam ile on beş paraya iblağ edecekler. Bununla beraber usturaları keskinleşecek.*"[1497]

Buradan, Acem berberlerinin usturalarının pek keskin olmadığı anlaşılmaktadır. Gazete bu tahmini yürüterek, aslında temennisini dile getirmiş olur. *Tiyatro*'nun okuyucularına tavsiyesi şu şekildedir: " *Yeni Cami'de tıraş olur isen yüzünü bir hafta kimselere gösterme.*"[1498] *Latife'de* yayımlanan "Vay Vay Vay Canım!" başlıklı metinde ise gazetenin kimlere acıdığı tek tek belirtilirken, Yeni Cami berberlerine de değinilir: "*Yeni Cami'de tıraş olanlara.*" "vay vay vay" denerek, bu insanlara merhamet edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Yeni Cami berberlerinin aldıkları ücrete dair yazılmış bir başka cümle ise *Hayâl*'in 12 Ağustos 1875 tarihli nüshasında karşımıza çıkar. "Karagöz Bil Bakayım

---

insan, dertleşen, gülüşen, koşan, gezinen hesapsız kebapçılar, helvacılar, ayrancılar, çorbacılar, limonatacılar, dondurmacılar, pilâvcılar, şerbetçiler, baklavacılar, börekçiler, simitçiler, üzümcüler her köşeye, her kıvrıma yayılmışlardır. Bunların velvelesinden durulmaz." Sadri Sema, **Eski İstanbul Hatıraları,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 240-241. Ahmet Midhat Efendi de Müşahedat isimli romanında Yeni Cami ve çevresini şöyle tasvir etmiştir: "*Yeni Cami'e doğru yer yer, küme küme küfeler konulmuş. Her küme bir dükkân farz olunsun, fakat edilen pazarlıklar, pazarlıktan ziyade kavgaya müşabih şeyler. Beyaz Acem gömlekli kantarcılar omuzlarına vurdukları kantarların sapı, öne doğru bir buçuk arşın uzanmış olduğu hâlde, gâh oraya, gâh buraya baş uruyorlar. Kimisini bir bahçıvan, eteğinden çekip kendi küfeleri tarafina götürmeğe ve kimisini bir madrabaz, kolundan yakalayıp taraf-ı ma'kûse çekmeğe çalışıyor. (...)Bu mahşerin içinde cabeca ve zaman zaman 'sıcak pideler' ve 'gözlemeci' ve 'sütlü çay' gibi âvâzeler dahi işitilir. Şu arada seyyar kahveci kendi etrafında, kimisi ufak iskemlelere, kimisi yerlere oturmuş bulunan bahçıvan ve hamal ve kayıkçı ve madrabaz mahlûtu cemaatlere kahve pişiriyor. Burada bir seyyar berber, yine bu mahlûttan birisinin ya kafasını, ya çenesini tıraş ediyor.*" Ahmet Midhat Efendi, **Müşahedat,** Haz. Necat Birinci, Türk Dil Kurumu Yay., Ankara, 2000, s. 63.

[1497] **Hayâl,** nr. 46, 31 Mart 1874, (19 Mart 1290), s. 1-2.

[1498] **Tiyatro,** nr. 11, 6 Mayıs 1874, (24 Nisan 1290), s. 3.

Deli midir? Akıllı mıdır?" başlıklı yazıda, perukarlara; yani berberlere tıraş olanlar hakkında şu yorum yapılmıştır: "*Yeni Cami kapısı yanındaki perukara tıraş olup da bir çeyrek mecidiyeden aşağı verenler.*"[1499]in akıllı mı yoksa deli mi oldukları sorgulanarak, bu berberlerin aldıkları ücrete değinilmiştir. Berberlerin yaptıkları tıraştan İstanbullular pek memnun kalmıyor olacaklar ki yine *Hayâl* tarafından, bir benzetme üzerinden eleştiri yapılır. "Muhâldir"; yani "olanaksızdır" başlığıyla verilen metinde Yeni Cami berberlerine şöyle değinilir: "*Yeni Cami berberlerini görüp de koyun kırkımlarını der-hâtır etmemek.*"[1500] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde söylenmek istenen ortaya çıkar. Yeni Cami berberleri acemilikleri ile o kadar ün yapmışlardır ki *Hayâl* birisine beddua etmek istediğinde şu cümleyi kurar: "*(...) Yeni Cami acemilerinin usturasına uğrayasıca sakalı (...)*"[1501] Bu şekilde beddua edilmesinin sebebi ise tamamen berberlerin acemilikleri ve insafsızlıkları ile ilgilidir. *Hayâl* "Allah İnsafını Artırsın" başlıklı yazıda, insafa gelmesini istediği kişileri sıralarken, Yeni Cami berberlerine de değinir: "*Yeni Cami berberlerinin, Yeni Cami'de on paraya tıraş olanların.*"[1502]

4.16.2 Yeni Cami Kebapçıları

İlk dönem mizah gazetelerinde, Yeni Cami'nin sadece berberleri değil, kebapçıları da konu edilmiştir. Genellikle, haklarında olumsuz ifadelerle karşılaştığımız bu kebapçılar, insanların sağlığını tehdit etmekte ve kalitesiz hizmet vermektedirler. Kebaplardan yiyenler genellikle rahatsızlanmakta; ancak böyle durumlarda kebapçılar suçu üstlerine kesinlikle almamaktadır:

"*YENİ CAMİ HAVLUSUNDA*
-O! Yine kebap mı yiyorsun?
-Aman birader sorma! Tövbeler olsun eğer bir daha yersem.
-Ne oldun? İki tarafa ne kıvranıyorsun?

[1499] **Hayâl,** nr. 181, 12 Ağustos 1875, (31 Temmuz 1291), s. 1-2.
[1500] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 2-3.
[1501] **Hayâl,** nr. 213, 26 Ekim 1875, (14 Teşrinievvel 1291), s. 4.
[1502] **Hayâl,** nr. 296, 19 Eylül 1876, (7 Eylül 1292), s. 2.

-Aman bir sancı yakaladı, galiba et kokmuş da midem bozuldu, gönlüm bulanıyor.

-Ay kokmuş kebabı neye yiyorsun?

Kebapçı- Hayır efendim! Kebap kokmuş değil. O zaten et yemeye perhizmiş ben ne yapayım."[1503]

Görüldüğü gibi, kokmuş etlerle yapılan kebapları satmaya çekinmeyen kebapçılar, işin içinden sıyrılmak için suçu müşterinin üzerine atarlar. Yine *Latife* gazetesi, bu sefer bir başka nüshasında Yeni Cami kebapçılarına yüklenerek, onları eleştirir. "Bazı Bilmecelerdir ki İzahâtı Bizden, Ne Olduklarını Bilmek Ashâb-ı Fetânetten" başlıklı yazıda, kebapçılar hakkında şu bilmeceye yer verilmiştir:

> "*Yeni Cami havlusunda birçok pis ve murdar heriflerin kirli ızgara ve maşalar üzerinde pişirdikleri şişler ne etidir? Ama sorulursa ki yenir mi yenmez mi? Onu bilmeyiz!*"[1504]

Aslında, gazetenin kendisi de bu etlerin yenmeyeceğini bilmektedir; ancak bilmemezlikten gelerek eleştirisini yapmış olur. Kebapçıların etrafa yaydıkları kötü koku bile insanları rahatsız etmeye yetmektedir. *Latife* gazetesi, gördüğü bir rüyayı anlatırken, bu kebapçılara değinmiştir; fakat rüyada her şey günlük hayatta olduğunun tam tersidir:

> "*(...) Yeni Cami havlusu ve gerek Balıkpazarı Kapısı Sokağı'na tabla ve sepet koyup yolu kesmek ve köfte ve kebap kızartılarak, kokularından ve satıcıların (Şeker kaymak beş paraya) ve üzüm için (Kebap olmuş kebap) diye münasebetsiz sakil sakil bağrışmalarından halk taciz olmak gibi şeyler mahv olmuş (...)*"[1505]

1503 **Latife,** nr. 2, 27 Ağustos 1874, (15 Ağustos 1290), s. 2.
1504 **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.
1505 **Latife,** nr. 20, 29 Ekim 1874, 17 Teşrinievvel 1290, 19 Ramazan 1291, s. 3.

Rüyasında, Yeni Cami çevresinde yaşanan bütün olumsuzlukların yok olduğunu gören gazete, bir an için sevinir. Ancak sevinci yarım kalır; çünkü gerçek hayatta hiçbir şey, rüyasındaki gibi değildir. Daha sonra alınan bir haber, Balıkpazarı Sokağı'ndaki olumsuzlukların ortadan kalktığına dair olunca, *Latife* aynı durumun Yeni Cami avlusu satıcıları için de gerçekleşmesini dilemekten kendini alamaz:

> "*Balıkpazarı Kapısı Caddesi'nde tabla, sepet vesâire koyup yolu kapatan satıcılar, galiba men' olmuş ki birkaç gündür oralarda yükünü yere koyup satan satıcı göremiyoruz. Doğrusu buna teşekkür ederiz ve bununla beraber darısı Köprübaşı ile Yeni Cami havlusundaki satıcıların başına deriz.*"[1506]

Kebapçılar, cami avlusunda o kadar rahat bir durumdadırlar ki müşterileri kebapları yerken, köpekleri etraftan uzaklaştırma gereği bile duymazlar ve onlardan kesinlikle rahatsız olmazlar:

> "*Yeni Cami havlusunda bazı kebapçılar tarafından olunan müsaade üzerine, müşteriler taam ettikleri sırada, köpekler dahi karşılarında durup onların kaç lokma yediklerini ta'dâd etmekte oldukları havâdisât-ı sahihadandır.*"[1507]

4.16.3 Yeni Cami Şerbetçileri ve Muhallebicileri

Yeni Cami avlusunda, sağlıksız bir şekilde şerbet satan kişiler de mizah gazetelerince söz konusu edilmiş ve eleştirilmiştir. Bu eleştirilerden biri *Latife*'de karşımıza çıkar:

[1506] **Latife,** nr. 22, 5 Kasım 1874, 24 Teşrinievvel 1290, 26 ramazan 1291, s. 1-2.
[1507] **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 11 Nisan 1291, 14 Rebiülevvel 1292, s. 1-2.

"*Kezâ yine mezkûr havluda ve bazı mahallerde boyalı sulara şerbet ismi verilerek, efrâd-ı nâsı kandırmak için çalışmaya sebep nedir? Ama sorulursa ki boyalar zararlı değil mi? Onu hekimlere sormalı.*"[1508]

Boyalı suları şerbet diye satan kişileri hedef tutan gazete, satıcıların bu şekilde davranmalarına anlam veremez. Satıcıların "tuhaf" hallerine ilişkin bir başka yazı ise *Latife*'nin 19 Haziran 1875 tarihli nüshasında görülür:

"*Bugünlerde Kastamonu'dan Dersaadet'e yeni gelmiş olan adamın birisi, Yeni Cami-i Şerif havlusundan geçer iken "Almazsan da yan yan bak, on paraya bir tabak." diyerek, muhallebi sattığını işitip kendisinin ise koynunda on parası bulunmadığından, derûnu "galiba şu İstanbul'un adamı çok halden anlıyor." diye gidip merkumun tablasının önünde durarak, muhallebi tabaklarına yan yan bakmaya başlamış, bir müddet sonra muhallebici "Ne durursun oradan kaç." diyerek, merkumu kovduğunda, Kastamonulu taaccüb ile "Anlaşıldı, bu memleketin adamının bir sözü bir sözüne uymuyor. Yol yakın iken ben yine memleketime gideyim." diyerek, başını alıp geriye azimet eylemiştir.*"[1509]

Muhallebicinin satış yapabilmek için kurduğu cümleye aldanan taşralı, satıcının tavrından yola çıkarak, İstanbulluların notunu vermiş olur.

4.16.4 Ayakkabı Boyacıları

Bugün de geçmişte olduğu gibi, Yeni Cami'nin yanında hizmet vermeye devam eden ayakkabı boyacıları, 1870'li yılların mizah gazeteleri tarafından ele alınmışlardır. Onların çevreye rahatsızlık vermeleri nedeniyle, kimi zaman belediye tarafından avludan kovulduklarını ise *Latife*'den öğreniyoruz:

[1508] **Latife,** nr. 6, 10 Eylül 1874, (29 Ağustos 1290), s. 3.
[1509] **Latife,** nr. 32, 19 Haziran 1875, 7 Haziran 1291, 15 Cemaziyelevvel 1292, s. 3.

“*YENİ CAMİ HAVLUSUNDAN*

Burada ordu kurmuş olan kundura boyacıları, yedikleri değneklerden tâb-âver olarak, her biri bir yere kaçtı. Orduları bozuldu.”[1510]

[1510] **Latife,** nr. 11, 28 Eylül 1874, (16 Eylül 1290), s. 4.

5. SU VE TEMİZLİK KÜLTÜRÜ

5.1 Su Meselesi[1511]

5.1.1 Terkos Gölü (Suyu)

1870'li yıllarda, Terkos Gölü'nden alınacak suyun, Beyoğlu, Galata ile Haliç'in batı sahiline ve Boğaziçi'nin Rumeli yakasına verilmesi düşüncesi gündeme gelir. Bunun uygulanması için Abdülaziz döneminde bir imtiyaz verilir. Padişah, 1867 senesinde çıkmış olduğu Paris, Londra ve Viyana'yı kapsayan yurtdışı seyahati sırasında, Seine Nehri'nden pompajla şehre su veren tesisatı görür. Rivayete göre, İstanbul'a dönüşünde yetersiz kalan su tesislerine ek olarak Terkos Gölü'nden pompajla su getirilmesi fikrini benimser ve imtiyazı verir.[1512] Padişahın bu hususta imtiyaz verdiği kimseler ise Hariciye Teşrifatçısı Kâmil Bey ve Mühendis Terno Bey'dir. 4 Cemaziyelahir 1290/30 Temmuz 1873 tarihinde padişah tarafından verilen imtiyaz ve mukavele gereğince çalışmalar başar:

> " *Bu fermanda ayrıca bu ameliye için kurulacak şirketin adının 'İstanbul Kızıldere Su Şirketi', şirketin imtiyaz müddetinin imtiyaz fermanının veriliş tarihinden itibaren 40 yıl olacağı, şirketin sermayesinin bir milyon altı yüz elli bin Osmanlı altını (1.500.000 İngiliz lirası) olup her bir hissenin yirmi iki Osmanlı altını (20 İngiliz lirası) kıymetinde 75.000 hisseye taksim olunacağı da belirtilmiştir. Aynı şekilde Kâmil Bey*

1511 "*Toprak, su, hava ve ateş (Anâsır-ı Erbaa); yaşamın dört temel unsuru. İlkçağdan günümüze bütün dinlerin, varoluşun sebebi saydığı dört ana madde. Tarih boyunca inanç ve kültürler içinde tartışılan, bu unsurların sıralaması ve hangisinin asıl olduğudur. Bir çakıl tanesi kadar sert ve kurumuş tohumdan, mucizevi bir şekilde yeşil sürgünler fışkırtan şey, suyun hayat verici hassasıdır. Kur'an-ı Kerim'de bütün mevcutların aslı olarak tanımlanır su; ' ... ve Allah, her (canlı) şeyi sudan halk etmiştir.' (Enbiya 30), 'Allah canlıların hepsini sudan yaratmıştır.' (Nur 45). Kur'an'ın buyruğu doğrultusunda su, Müslümanlar tarafından yaşamın özü olarak kabul edilmiştir: '(Allah) su rüknünden her canlı şeyi yaratmıştır. Tâ Arş'a kadar (her şeyi). Allah onu yarattığı zaman sudan daha ulvî bir şey yok idi. Böylece, hayâtiyet sudan her şeye sirayet etti. Şu hâlde su en büyük rükndür'.*" Ömer Faruk Şerifoğlu, "Çeşmeler ve Sebiller", **Geçmişten Günümüze Beyoğlu,** Taç Vakfı, İstanbul, 2004, s. 193.

1512 Burhan Oğuz, **Bizans'tan Günümüze İstanbul Suları,** Simurg Yay., İstanbul, 1998, s. 109.

ile Terno Bey, Terkos Gölü ile bu göle akan Kızıldere'nin bir kilometre yukarısına kadar olan mahallinden, yukarıda ifade edilen bölgeler için gerekli olan suyu tedarik etmek için 8 Recep 1291 \ 21 Ağustos 1874 tarihinde ilgili su imtiyazının esaslarını belirleyen mukavelenameyi imzaladılar. Bu mukavelenameye göre hastanelere, kışlalara, nizamiye mekteplerine, yangın tulumbalarına ve Şehremaneti'nin belirleyeceği noktalara, fukaraya mahsûs olmak üzere umuma açık, on iki adet çeşme yapılacağı ve buralara meccanen su verileceği, suyun abonelere yirmi beş kıyyesi beş paraya satılacağı ve imtiyaz mühletinin daha önce verilen imtiyaz fermanı tarihinden geçerli olmak üzere 40 yıl olacağı da ifade edilmişti."[1513]

Terkos Gölü'nden içme suyu[1514] elde edileceğine dair haberlerin İstanbul'da yavaş yavaş yaygınlaşmasıyla birlikte, bu suyun gazetelerdeki yansımalarını da görmeye başlarız. Kimilerine göre lezzetli, kimilerine göre ise "berbat" olan su, 1870'li yıllarda o kadar popüler olmuştur ki etrafında pek çok mizahi yazı kaleme alınmıştır. Suyu henüz içmeyenlerde de bir merak oluşmuştur:

"*Bu suyu içen gazetecilerin her biri lezzetini bir başka yolda bularak bazıları âb-ı hayat ve bazıları da deniz suyundan berbâddır diyorlar. Anlaşılan bu suyu içenler muz yer gibi herkes zihinlerinde tasavvur ettiği lezzeti bulunur. Lakin biz bu âb-ı hayat mıdır veyahut deniz suyu mudur her ne ise lezzeti tatmak şerefine henüz müşerref olmadığımızdan şimdilik bu bâbda bir hükm ü karar veremeyiz. Vâkıâ*

[1513] İlhami Yurdakul, "İstanbul Suları Terkos Gölü ve Bazı Suların İçme Suyu Olarak Kullanılmasına Dair Raporlar", **İstanbul Araştırmaları,** S. 7, Güz 1998, s. 199-200.

[1514] "*Abdülaziz devrinin başından beri Beyoğlu gazete ve dergileri, başta su olmak üzere Beyoğlu'nun kamu hizmetleri yönünden eksiklerini sıralayıp padişah ve devlet büyüklerinden bu konulara çözüm bulmasını istiyorlardı. İstanbul'un öncelikle su sorunu çözümlendiği taktirde buranın Paris, Londra ve Viyana gibi bir kent olacağı kesindi. Bu isteklerin ardı arkası kesilmeyince konuyu dile getiren gazete ve dergilerin, imtiyaz peşinde koşanların sözcüleri oldukları ortaya çıkacaktı. Nitekim 1873 yılı sonlarında Terkos Gölü'nden İstanbul'a su getirme konusu gündeme geldiği zaman bu işi üstlenen 'Compagnie Des Eaux de Constantinople' adlı şirket rakibi olan İngiliz ve Avusturya şirketlerini alt edebilmek için bu gazete ve dergileri para karşılığında kullanmıştı.*" Haydar Kazgan, Sami Önal, **İstanbul'da Suyun Tarihi İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri,** İletişim Yay., İstanbul, 1999, s. 27.

Galata'da bu sudan ekserisi içmekte ve içenler de hoşnut olarak pek lezzetli bulmakta imişler. Fakat acaba içtikleri sahîhan o su mudur orasını bilemeyiz."[1515]

Terkos Gölü'nden içme suyu çıkarmak amacıyla kurulan şirket[1516], bir süre sonra eleştirilere maruz kalacaktır; çünkü pek çok insan bu suyu beğenmez ve tadının kötü olduğunu savunur.[1517] *Hayâl* gazetesi bu konuyu da mizah yaparak, şirketin suyu beğenmeyenler adına dava açacağını belirtir: "*Terkos Gölü Kumpanyası gölün suyuna fena diyenler aleyhine elli bin liralık bir tazminat davası açacakmış.*"[1518] Aynı gazete 74. nüshasında suyun tadının ne kadar kötü olduğunu bir karikatürle dile

---

[1515] **Hayâl,** nr. 89, 12 Ağustos 1874, (31 Temmuz 1290), s. 1.

[1516] "*1861'den beri Beyoğlu ve Boğaziçi'nin Avrupa yakası apartmanlar, köşkler, yalılar, büyük mağazalar, tiyatro, operet ve opera salonları, kafe şantan ve birahaneleri ile tam bir Avrupa kenti görünümünü kazanmıştı. Fakat ne yazık ki bu kent, kamu hizmetleri, su ve aydınlatma yönünden Kahire'den bile geri kalmış sayılıyordu. Ayrıca mevcut içme ve kullanma sularının, özellikle Taksim suları da dahil eski Bizans ve Osmanlı su yolları ile çeşmelerinden akan suların kirli olduğu iddiası, su konusunu bir anda güncelleştirmişti. Bu arada fıçılarla taşınan kaynak sularının da mikroplu olduğu ortaya çıkmıştı. 19. yüzyılın başından beri İstanbul'da görülen kolera ve tifo salgınlarının nedeni olarak da yine içme ve kullanma suları gösteriliyordu. Bir Beyoğlu gazetesi ' Artık Padişahımızın hükümet merkezinde bu şirket sayesinde musluklardan temiz ve şifalı sular akacak.' diyordu. Fakat bu sözler bir müjdeden öteye gitmemiş, Terkos Gölü'nden İstanbul'a su getirecek olan İstanbul Su Şirketi-Osmanlı-Rus Savaşı dolayısıyla- verdiği sözü ancak 1885'ten sonra yerine getirebilmiştir. Ama tüketim toplumu olma yolunda hızla ilerleyen İstanbul halkı, su şirketi kurulup çalışmaya başladıktan sonra bile su tüketimi konusunda ünlü Avrupa kentlerinde yaşayan insanların çok gerisinde kalacaktı.*" Haydar Kazgan, Sami Önal, **İstanbul'da Suyun Tarihi İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri,** İletişim Yay., İstanbul, 1999, s. 28.

[1517] 1870'li yıllarda Terkos Gölü suyunun kötü olduğu mizah gazetelerinde defalarca dile getirilmesine karşın, yetkililer tarafından suyun iyi olduğu savunulmuştur. Gerçek ise 1880'li yıllarda ortaya çıkar; yani Terkos Gölü sularının gerçekten bozuk ve kötü olduğu gerçeği ancak 1880'lerde tam manasıyla anlaşılabilmiştir: "*Terkos Gölü suyunun Dersaadet'e getirilip dağıtılmasına dâir aşamalar geçildikten sonra Dersaadet Su Şirketi'nin imtiyazı kazandığı tarih olan 1882 yılından geçerli olmak üzere imtiyaz müddeti 75 yıl olarak belirlendi. Dersaadet Su Şirketi'nin imtiyazı, Terkos Gölü ile bu göle akan Kızıldere'nin bir kilometre yukarısına kadar su almaya izinli iken, Terkos Gölü sularının bozuk olduğu ortaya çıktı. Taşınıp dağıtılacak suların içilebilecek su derecesine yükseltilmesi amacıyla 22 Zilhicce 1304\ 11 Eylül 1887 tarihinde 8 Receb 1291\ 21 Ağustos 1874 tarihli mukavelenameye bir zeyl ve bir şartname eklendi. Buna göre Terkos, Dâye Hatun, Bedlisek, İzliköy, Akalan, Türkköyü, Sinekli, Büyük Han, Ayazmadere, Istıranca'nın kuzeybatısı yönünde olan Kışla, Çaydere, Çordere, Elecik ve Karaburun adlı mahallerle sınırlı arazi dahilinde bulunan menbalar ve Terkos Gölü'ne akan suların toplanabileceği ve suların göle dökülmeksizin alınması gerektiğinden adı geçen araziler dahilinde bendler yapılabileceği, eski bendlere akan suların alınamayacağı ve Evkaf-ı Hümayun su yollarına da zarar verilmeyeceği belirtilmekyteydi.*" Ahmet Kal'a, **Vakıf Su Tahlilleri 1 XIX ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları,** İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2000, s. 22.

[1518] **Hayâl,** nr. 97, 9 Eylül 1874, (28 Ağustos 1290), s. 3.

getirir. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Ya hu bu su acı! Kuyu suyu olsun? – Evet kuyu suyu ama hesabımca pek tatlı olacak her gün dökülüyor."



Resim 83 Hayâl, nr. 74, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 4.

Göl suyundan elde edilen içme suyunun tadının kötü olması, göl etrafında yapılan esprilerin de artmasına yol açmış ve gazeteler bu mizahi yaklaşımları sayfalarına almaktan çekinmemiştir. Bu esprilerden biri *Hayâl* sayfalarında görülür:

> "*Gölün balıklarına sizler tatlı su balığı mısınız yoksa tuzlu su balığı mısınız diye sual olundukta denizden gelenlerimiz tuzlu su balığı ve gölde hâsıl olanlarımız tatlı su balığıdır cevâbını vermişler.*"[1519]

Gazete, aynı sayıda Terkos Gölü suyu hakkında yapılan tartışmalara dair başka bir mizahi yazı yayımlar; ancak bu yazı bir muhavere şeklindedir. Muhaverede, gölden elde edilen içme suyunun haliyle acı olacağına değinilmiştir:

> "*-O değil ama Karagöz bu aralık kâffe-i gazeteler Terkos suyundan bahs etmekte oldukları hâlde sen ona dair bir şey söylemiyorsun?*
> *-Hacivat ben çay görmeden paçaları sıvayamam. Lezzetini tatmadığım cihetle nasıl olduğunu bilemem. Akıl ile muhâkeme ederek söyleyecek olsam göl suyu olduğu için tabiî acıdır demekliğim lazım gelecek lakin onu da diyemem.*
> *-O niçin?*
> *-Çünkü acı diyenlerden elli bin lira tazminat dava olunuyor. Aleksan ahbarın namusu davasına benzemez.*"[1520]

[1519] **Hayâl,** nr. 98, 12 Eylül 1874, (31 Ağustos 1290), s. 2.
[1520] **Hayâl,** a.y.

Suyun tadının kötü olduğunu her fırsatta dile getiren *Hayâl,* iddiasını bir karikatürle de desteklemiştir. 99 numaralı nüshada yayımlanan karikatürde, suyun tadına bakan kişi, suyun kötülüğünden yüzünü ekşitmek zorunda kalır. Karikatürün altında şu cümleye yer verilmiştir: "Ne yapıyorsun be! Biz buraya yüzümüzü ekşitmeye mi geldik?"



Resim 84 Hayâl, nr. 99, 16 Eylül 1874, (4 Eylül 1290), s. 4

Beyoğlu ahalisinin yaşadığı su sıkıntısına bir çözüm olmaya çalışan Terkos Gölü, pek çok tartışmayı da beraberinde getirmiştir. Göl hakkında ortaya atılan birtakım iddialar vardır ve bu iddiaların doğru olma ihtimali, halkı endişelendirmektedir. Gazetelerin iddiasına göre, içme suyu elde edilen gölde, aynı zamanda manda ve öküzler de bulunmakta ve su içmektedirler. Bu durumda olan bir gölden içme suyu elde etmenin ne kadar sağlıklı olduğu ise tartışma konusudur. *Hayâl* gazetesi, Terkos suyu etrafında söylediklerine bir yenisini ekleyerek, eleştirilerini genişletir. Ancak bu sefer yaptığı eleştiri, içinde hakareti de barındırmaktadır:

> "*La Turquie gazetesinin verdiği malumâta nazaran Terkos Gölü'nün suyu o kadar güzel ve o kadar âlâ imiş ki hattâ mandalar öküzleriyle içiyorlarmış. KARAGÖZ La Turquie'nin bu havâdisi sahîh ise yani*

filhakîka mandalar ile öküzler gölün suyunu içiyorlarsa artık Beyoğlu ahalisinin o su fenaymış biz içmeyiz demeye asla hakları olamaz."[1521]

Hayâl, bu iddiasını bir karikatürle de destekleyerek, gölün ne hâlde olduğunu okuyucularına göstermek ister. 115. nüshada yayımlanan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "İşte hem içiliyor hem yıkanılıyor itiraz lâzım değil."



Resim -85 Hayâl, nr. 115, 11 Kasım 1874, (30 Teşrinievvel 1290), s. 4.

Gazetelere göre Terkos Gölü, her açıdan pis bir göldür. Öyle ki abdesthâne, çeşme ve sebillerin kullanılmış suları dahi bu göle akmaktadır:

"*Bazı abdesthaneler ile çeşme ve sebillerin kadîm-i câri olan suları nerelere aktıklarını tahkîk ederek suyolcuları ile kavî bir mukâvele akd etmedikçe bir damla su veremeyeceğini Terkos Gölü katiyen beyân etmiştir.*"[1522]

Terkos Gölü'nden elde edilen içme suyunun Beyoğlu ahalisi için kullanılıyor olması, bu göl etrafında yapılan esprilere, Beyoğlulularıı da dahil etmiştir. Bu suyun acı olduğu *Hayâl* gazetesi tarafından sürekli dile getirilmiştir. Yağmur yağması ise göl suyunun acılığını giderecektir: "*Bir iki gündür yağan yağmurlardan gölün suyu*

[1521] **Hayâl,** nr. 101, 23 Eylül 1874, (11 Eylül 1290), s. 3.
[1522] **Latife,** nr. 19, 26 Ekim 1874, 14 Teşrinievvel 1290, 16 Ramazan 1291, s. 1-2.

tatlılandı. Beyoğlu ahalisine müjde.”[1523] Gazete, ileriki sayılarında alayının dozunu biraz daha arttırarak, Terkos Gölü projesi mühendisi Terno Bey'in de şahıslar arasında yer aldığı bir komedya yazıp yayımlama gereği duyar. Göl etrafında mühendisle beraber doktor gibi yetkililerin de bulunduğu bir sohbet ortamının yansıtıldığı komedyada, göl suyunun insan sağlığına ne kadar zararlı olduğu vurgulanmaya çalışılmıştır:

> “*-Benim diyeceğim bu su içilmez. Mühliktir, zîrâ gölün denizle irtibâtı olduktan mâada derûnunda hem kurbağa sülük ve hem de tuzlu su balıkları var. Böyle bir suyun içilmesi ise tıbben muzırdır.*”[1524]

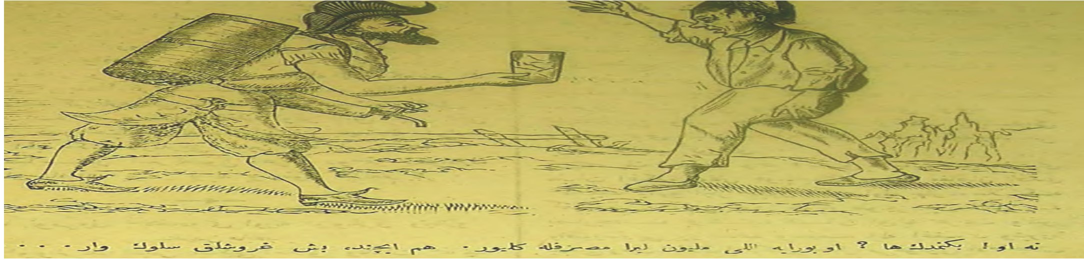
Terkos Gölü'nün içinde kurbağaların bulunuyor olması, göl etrafında yapılan esprilere büyük bir malzeme teşkil etmiştir. Öyle ki karikatürlerde bile göl suyunun kurbağalı olduğuna dair iddialarda bulunulur. *Tiyatro* gazetesinin 61. nüshasında neşredilen aşağıdaki karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: “-Kahveci bu kurbağa ne? –Efendim Terkos suyundan yapılan kahveden ne çıkacak?”



Resim 86 Tiyatro, nr. 61, 30 Ekim 1874, (18 Teşrinievvel 1290), s. 4

[1523] **Hayâl,** nr. 111, 28 Ekim 1874, (16 Teşrinievvel 1290), s. 3.
[1524] **Hayâl,** nr. 119, 25 Kasım 1874, (13 Teşrinisani 1290), s. 3.

Gölde sadece kurbağalar değil, sülükler de mevcuttur. Sülüklü bir gölden içme suyu elde edilecek olması mizah gazetelerini rahatsız eder ve karikatürlerle durumun eleştirisi yapılır. Bu karikatürlerden biri *Hayâl*'in 104. nüshasında görülür. Altında ise şu ifadeye yer verilmiştir: "Ne o! Beğenmedin ha? O buraya elli milyon lira masrafla geliyor. Hem içinde beş kuruşluk sülük var…"



Resim 87 Hayâl, nr. 104, 3 Ekim 1874, (21 Eylül 1290), s. 4.

İnsan sağlığına zararlı olduğu düşünülen Terkos Gölü suyu, yağmur yağdığı zamanlarda rağbet edilmeyen bir su hâlini alır; çünkü İstanbullular, gökten yağan yağmur suyunun, kurbağalı ve sülüklü olduğu düşünülen pis göl suyundan daha iyi olduğunu düşünmektedir: "*Şu günlerde bârânın kesretle yağmasından dolayı Beyoğlu'nda satılmakta olan Terkos Gölü suyunun fıçısının fiyatı hayliden hayli tenezzül etti.*"[1525] 120. sayısında, yarım kalan Terkos Gölü komedyasına devam eden *Hayâl*, gölün etrafında bulunan mühendis, doktor ve gazetecileri konuşturmaya devam eder. La Turquie ve Şark gazetelerinin sahibi Bordeano da gölün etrafındadır ve göl suyunun içilebilir olduğunu iddia eder. Ona göre inekler, mandalar hattâ eşekler bile bu sudan içmektedir. Öyleyse insanlar da içebilir:

> "-*Efendim işte görüyorsunuz ya. İnekler, mandalar, eşekler pek âlâ içiyorlar. Bendeniz vâkıâ hekîm değilim, tıpçasını bilmem lakin ilm-i hayvânâta vâkıf olanların malumları olduğu cihetle eşek, feylesofların pîri olup her bir harekât ve sekenatını hikmete tatbîk eder. Hattâ nezâfete riâyeti o derecededir ki çamura basmamak için elinden gelen kuvveti sarf eyler. Hususiyle eşek dikeni tabir olunan nebatın bizim enginara ne kadar*

[1525] **Hayâl,** a.y.

yakın olduğunu doktor efendiler ilm-i nebâtâta olan malumatlarına müracaatla pek kolay anlayabilirler. İşte bu mütâlaata mebnî eşeklerin bu suyu iştahlı içmelerinden pek âlâ bir su olduğu anlaşılıyor. Onun için ben de nefsime kıyasla güzelliğini tasdîk ederim."[1526]

Terkos Gölü suyunun iyi bir su olduğunu iddia edenlerle alay eden *Hayâl,* 116. nüshasında bu alayını bir karikatüre de taşır. Gazeteye göre, güya iyi ve şifalı olan Terkos Gölü suyu, doktarlar tarafından bile tavsiye edilmektedir. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Aman hekimbaşı buna ne İngiliz tozu fâide ediyor ne Hind yağı… -Öyle ise Terkos suyundan başkası nâfile… Ama bir kaşıktan ziyâde vermeyin."



Resim 88 Hayâl, nr. 116, 14 Kasım 1874, (2 Teşrinisani 1290), s. 4.

121. nüshada da devam eden komedyada, konuşan her bir şahıs kendine göre bir iddiada bulunmuştur. Kimine göre içme suyu temin edilen bir gölde kurbağaların bulunması sağlığa zararlı iken, kimine göre ise bu suyun "nefaset"inden ileri gelmektedir:

[1526] **Hayâl,** nr. 120, 28 Kasım 1874, (16 Teşrinisani 1290), s. 2-3.

"-Efendim gölde kurbağa bulunmasını suyun fenalığına delîl getiriyorsunuz. Mahaza siz de pek âlâ bilirsiniz ki bir suda kurbağa bulunması o suyun nefasetini işrâb eder."[1527]

Hayâl, Terkos Gölü'nün kurbağalı olmasını her fırsatta dile getirerek alay konusu yapmıştır. Sadece yazılarında değil karikatürlerde de görülen bu alay, gölün ne kadar sağlıksız olduğunu belirtmek içindir. 100 numaralı nüshada yayımlanan aşağıdaki karikatür kurbağa- Terkos Gölü ilşkisini iyi bir şekilde yansıtır. Karikatürün altında şu diyaloğa yer verilmiştir: "-Nasıl Karagöz içilebiliyor mu? –İçmesini bilmem yemesi iyi gibi görünüyor."



Resim-89 Hayâl, nr. 100, 19 Eylül 1874, (7 Eylül 1290), s. 4.

1874 senesine ait *Hayâl* nüshalarında, bol miktarda Terkos Gölü ile ilgili yazı bulmak mümkündür. 1875 senesine gelindiğinde ise bu yazılarda bir azalma görülür. Gazete de durumun farkındadır ve bunu okuyucularına bir muhavere ile açıklama gereği duyar. 1875 yılında, bu göl ve suyu ile ilgili yazı neşredilmemesinin nedeni, o sene yağmurların fazlaca yağması ve göle ihtiyaç duyulmamasıdır:

1527 **Hayâl,** nr. 121, 2 Aralık 1874, (20 Teşrinisani 1290), s. 3-4.

"-Karagöz Beyoğlu ahalisinin su muzâyakasına bir çâre bulundu mu ki bu sene ona dâir hiçbir şey işitilmyor?

-Ne işitilecek. Bu sene yağmur yağdı çâre bulundu. Gelecek seneye de Allah kerîmdir.

-Ya gelecek sene yağmur yağmazsa?

- O vakit Terkos Gölü yine hâtırımıza gelir."[1528]

Hayâl, bütün umudunu bu gölün suyuna bağlayanlara hayret etmektedir; çünkü suyun geleceğinden gazetenin ümidi yoktur. Dolayısıyla, "*Terkos Gölü'nden su niye gelmedi? diye düşünüp de helecân-ı kalbe uğrayanları boynumu büker de mahzun mahzun seyrederim.*"[1529] diyerek konuya dair umutsuzluğunu dile getirmiştir.

5.1.1.1. Çeşmeler

İlk dönem mizah gazetelerine, çeşmeler dolayısıyla çekilen sıkıntılar da yansıtılmış ve halkın susuz bırakılması eleştirilmiştir.[1530] Çeşme başlarında halka su dağıtmakla görevli sakalar[1531], insanlara kaba davranmakta, hakaret etmekte, hattâ kaba kuvvete bile başvurmaktadır. Gazeteciler, çeşme başlarında şahit oldukları bu olumsuzlukları, mizah gazetelerine ciddî bir biçimde yansıtarak, sakaların

---

1528 **Hayâl,** nr. 145, 20 Mayıs 1875, (8 Mayıs 1291), s. 2-3.

1529 **Hayâl,** nr. 179, 7 Ağustos 1875, (26 Temmuz 1291), s. 3-4.

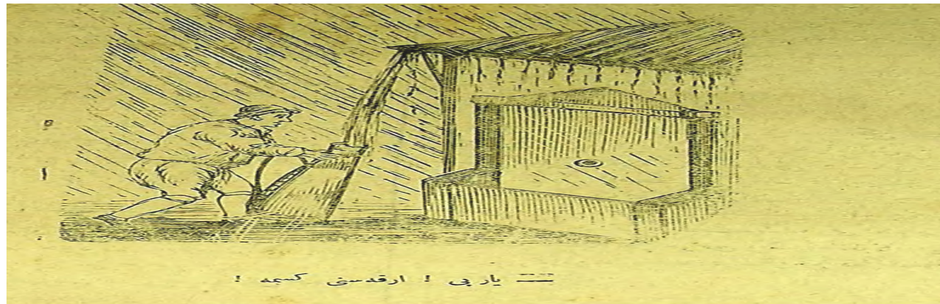
1530 "*İstanbul, tarih boyunca hem bir su şehri, hem de su sıkıntısının ve sorunlarının yaşandığı bir kent olmuştur. İstanbul'da su kavramı; mesireleri, kasırları, hasbahçeleri, doğal güzellikleri ve sanatı olduğu kadar, her dönemde su sorununu da çağrıştırırdı. Günümüzde çoğu kurumuş olan dereler, ırmaklar, pınarlar, her biri bir başka özelliğe ve tada sahip ünlü kaynak suları, sanat eseri çeşmeler, fıskiyeler, sebiller İstanbul'da suyun bir yüzüyse, su sıkıntısı, pis suların yarattığı hastalık ve salgınlar, atık su sorununun diğer yüzüydü.*" İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 373.

1531 "*Su tesisatı olmayan eski İstanbul evlerinde su ihtiyâcı, çeşitli yollarla karşılanırdı. En basit çözüm aracı, her evin yakınında bulunan mahalle çeşmeleriydi. Çeşmelerin önünde oluşan kalabalık, bazı evlerin çeşmeden uzak oluşu, ev işlerinin her zaman çeşmeye gitmeye müsait olmaması İstanbulluları başka çözümler aramaya itti. 15. yy'da kurulan saka loncası, evlere para karşılığında su taşıyan kişileri bir araya getirmişti. 19. yy.'ın sonuna kadar evlere suyu bu loncaya bağlı kişiler taşırdı. Her mahallenin loncaya kayıtlı belirli sayıda sakası bulunurdu. Sakalar, sularını sebillerden alırdı. Sebillerin önünde toplanarak buralardan su alacak vatandaşları engellememeleri için hangi sebilden hangi sakaların su alacakları da belirlenmişti. İzin belgesi almadan su alıp satmak yasaktı. Yine bazı sebillerden de ticari maksatla su alımı yasaklanmıştı.*" Uğur Göktaş, "Sakalar, "**Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 420.

merhametsizliğini herkese duyururlar. Sakaların insanlara ettikleri eziyetle ilgi bir yazı ise *İbretnümâ-yı Âlem'*de neşredilmiştir:

> "*(...) hâtırımıza Taksim Çeşmesi geldi. Bu çeşmenin önünde akşamları vuku' bulan izdihâm ve rezâlet ve sakaların fukaraya ettikleri teaddî ve hakaret doğrusu tariften bîrûn ve hadden efzûndur. Öyle teşnelikten dudakları çâk çâk olmuş ve âteş-i harâretten yürekleri yanmış kebâb olmuş fakîr ve fakîreye bir katre su verilmekten başka fazla olarak bîçârelerin testileri dahi kırıldığı dîde-yi teessüfle görülmektedir.*"[1532]

İstanbulluların faydalanması için yapılan çeşmelerde su bulunmaz ve insanlar mağdur edilir. Hele ki tarihî olan ve zamanında yaldızlarla süslenen, mimari açıdan dikkati çeken çeşmeler, tamamen susuz bırakılmıştır. Tarihi kıymeti olmayan çeşmelerde su olmamasına mana verebilen; fakat tarihi çeşmelerin susuz bırakılmasına anlam veremeyen *İbretnümâ-yı Âlem,* ister istemez şu soruyu yöneltir: "*Tarihî yaldızlı çeşmelerde bir yudum su niçin yok?*"[1533] *Letâif-i Âsâr* ise susuz çeşmelerin durumunu şu cümleyle özetleme gereği duyar: "*Hiçbir vakitte su bulunmaz bizim mahalle ile saka çeşmeleri.*"[1534] Çeşmelerin içler acısı hâlini *Hayâl,* bir karikatürle anlatma gereği duyar. Karikatürdeki kişi çeşmeden su almak yerine, yağmurun yağmasından faydalanarak çeşmenin çatısından akan suyu almaktadır. 229. nüshada yayımlanan karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "-Yâ Rabbî! Arkasını kesme!"



Resim-90 Hayâl, nr. 229, 16 Aralık 1875, (4 Kanunuevvel 1291), s. 4.

[1532] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 2.
[1533] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 15, 23 Eylül 1871, 8 Recep 1299, 11 Eylül 1287, s. 3-4.
[1534] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Recep 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.

Çeşmelerin İstanbul halkı için çok önemli bir yeri vardır. Dolayısıyla, çeşmelere bakım yapılmalı ve susuz bırakılmamalıdır. İstanbullular, suculardan su alıp içmek yerine, çeşme suyuna güvenerek, ondan su içmeyi isterler. Hâl böyleyken çeşmelerin susuz bırakılmasına, gazeteler anlam veremez. İstanbullular için çeşmelerin ne kadar önemli olduğuna dair neşredilmiş bir diyalog ise *Latife* sayfalarında görülür:

> "*-Beyefendi şurada sucu var iken niçin bu çeşmeden su içiyorsunuz.*
> *-Efendim, sucular fıçısını on beş yirmiye getirmek için iyi suların içine bayağı su katıyorlar. Halbuki karışık su da mideyi bozar.*
> *-Ha evet efendim hikmeti anlaşıldı.*"[1535]

Mizah gazetelerine göre, çeşmelerdeki suyun kışın israf edilmesi nedeniyle İstanbullular, su sıkıntısı çekmektedir:

> " *'Çeşmelerden Feryâdnâme' unvânıyla Taksim'den aldığımız varakadır: Ey eyyâm-ı harîkte pîşgâhıma gelip lûle-yi inâyetimden itfâ-yı harâret edemeyen atşân… Sizler ne için kış gününde mahfûz-ı hazîne-i derûnum olan mâ-i hayâtımı isrâf edip fazla birûmdan harıl harıl akıtıyorsunuz da yaz günleri kan terlere batarak yal'ıma karşı suzuzluktan şikâyet ediyorsunuz!! Gelin gelin şu su bolluğunda âb-ı ervânımı telef etmeyiniz ki yaz günleri harâret ileri geldikte diliniz bir karış dışarı çıkmasın.*"[1536]

Yağmurlar yeteri kadar yağdığında, çeşmeler de rahatlamaktadır; fakat havanın birkaç gün kurak gitmesi çeşmeleri de etkilemekte ve İstanbullular içecek su bulmakta güçlük çekmektedir: "*Hava üç gün kurak gidiyor diye çeşmelerde içecek su mu yok dedin?*"[1537] Çeşmelerde içecek su bulunmamasının sebebini ise suyolcular[1538], Bendler'deki sarnıcın çatlamasına bağlarlar. Ancak, bu bahane

---

[1535] **Latife,** nr. 28, 24 Aralık 1874, 12 Kanunuevvel 1290, 14 Zilkade 1291, s. 2.
[1536] **Latife,** nr. 39, 18 Mart 1875, 6 Mart 1291, 10 Safer 1292, s. 2.
[1537] **Hayâl,** nr. 180, 10 Ağustos 1875, (29 Temmuz 1291), s. 2.
[1538] "*Osmanlı İmparatorluğu'nda kamu ve devlet hizmetleri ya maaş karşılığı ya da belirli vergilerden muaf kalmak suretiyle halk tarafından yapılırdı. Yerleşik bölgelere su getirilmesi ve bunun şehirlerde künk ve kanallarla dağıtılmasındaki teknik işlerle uğraşmak su-yolcu'nun sorumluluğunda, anılan*

gazetelere pek inandırıcı gelmez. Suyolcular[1539], kendilerine çeşmelerdeki susuzluk sorulduğunda, hep aynı cevabı verirler ve sebebi Bendler'deki sarnıca bağlarlar:

> "*Geçen senelere nisbetle bu sene Bendler'e istîâb edeceği sudan birkaç derece ziyâde rahmet nüzûl etti. Yine gelecek yaz mevsiminde çeşmelerde suyun kılleti görüldüğü gibi ahâlinin vâki' olan şikâyetleri üzerine suyolcular[1540] taraflarından esef-âmîz bir tavırla 'Bu sene de Bendler'in sahrancı çatlayıp kâmilen su zâyi' oldu.' diye mi cevap verecekler?*"[1541]

İstanbul'un su sıkıntısı her dönem devam etmiş ve hararetten bunalan insanlar sebillerden, çeşmelerden eli boş dönmeye devam etmişlerdir. 1876 senesine gelindiğinde de değişen bir şey olmamış ve sebiller susuz bırakılmıştır. *Çaylak* gazetesi, "Çoktan Vazgeçtik" başlığı ile yayımladığı yazıda, su meselesine şöyle değinir: "*Susuz sebillerden hararet söndürmekten.*"[1542] Cümlenin sonuna başlıktaki ifadeyi getirdiğimizde söylenmek istenen ortaya çıkar.

5.1.1.2. Sakalar/Sucular

Diyojen'in aktardığı bir habere göre, Beyoğlu'nda bulunan saka ve sucular arasında bir rekabet başlamıştır. Sucular, sularını fıçı ve varillerle satarken, sakalar ise kırba kullanmaktadırlar. Ancak, sucuların sakalardan daha ucuza su satmaları, sakaları telaşlandırmış ve hükûmete sucular hakkında şikâyette bulunmuşlardır. *Diyojen*, gûyâ sakaların tarafını tutarak, sayfalarında suculara çıkışır ve biraz da sakaların kâr etmesini ister. Gazetenin bütün bunları söylemesinin nedeni,

---

sosyal hizmetlerden biri idi." Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar,** Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984, s. 78.

1539 "*Osmanlılar'da su bulma ve akıtma işiyle ilgili bir meslek.*" Abdullah Martal, "Suyolcu", **TDV İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 38, İstanbul, 2010, s. 1.

1540 "*Su yollarıyla 'maslak'ların tamiri ve suların şehrin muhtelif yerlerinde ve evlerdeki çeşmelerde muntazaman akması işleriyle meşgul olanlar hakkında kullanılan bir tabirdir.*" Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü III,** MEB Yay., 1971, s. 286.

1541 **Hayâl,** nr. 216, 2 Kasım 1875, (21 Teşrinievvel 1291), s. 4.

1542 **Çaylak,** nr. 63, 16 Ekim 1876, 28 Ramazan 1293, 4 Teşrinievvel 1292, s. 2.

Beyoğlu ahalisi ile İstanbul ahalisi arasında ayrım yapıldığını belirtebilmek içindir. Güya sakaların tarafını tutan *Diyojen*, çıkışmasının ardından şu cümleleri kurar:

> "*Ama İstanbul tarafında kırbası beş paraya verilen suyu Beyoğlu'nda iki üç kuruşa veriyorlar imiş. Ne zararı var? Orası Beyoğlu'dur. Alafrangadır. İstanbul tarafında kahvenin dahi iki fincanını beş paraya ama Beyoğlu'nda iki kuruşa. İşte saka babalar. Ben onlara darıldım. Bir daha rekâbet etmeyecekler. Siz bildiğiniz gibi satınız. Kırbası kaça idi? İki kuruşa değil mi idi? Dörde veriniz. Yağma değil mi bu? Sekize bile verebilirsiniz. Bu asır böyle götürür.*"[1543]

5.1.2 Dereler

5.1.2.1 Kasımpaşa Deresi ve Balat Deresi

İlk dönem mizah gazetelerinde Terkos Gölü'nün yanı sıra ismi sıkça geçen bir dere vardır. Bu, Kasımpaşa Deresi'dir. İsmi kötü koku ile anılan bu derenin yanına yaklaşmak pek güçtür. İnsanlar, dereye yakın bulundukları vakit, burunlarını kapamak mecburiyetinde kalırlar: "*Burnunu kapamadan geçilmez Köprü başı ile Kasımpaşa dereleri.*"[1544] Bataklık haline dönüşen ve etrafında bulunan insanlara her açıdan zarar veren dere, ıslâh edilmeye muhtaçtır; fakat Altıncı Daire, bu dere için bir türlü harekete geçmez. Harekete geçtiğinde ise iş işten geçmiş durumdadır. Bu yüzden, *İbretnümâ-yı Âlem,* şu benzetmeyi yapmıştır: "*Kasımpaşa Deresi'nin şimden sonra çaresine teşebbüs olunmayı koca karının kapıyı sürmelemesi hikayesine benzetmek lâyıktır.*"[1545] Derenin pek çok açıdan İstanbullulara zararı dokunur. Yazın bataklık halinde olan, kışın ise coşup taşarak etrafa zarar veren dere, evlerin içine kadar girebilmektedir. Derenin ıslahı için hiçbir girişimde bulunmayan yetkililerin vurudumduymazlığı, mizah gazetelerinin dikkatini çeker. Bu gazetelerden biri,

---

[1543] **Diyojen,** nr. 170, 12 Aralık 1872, (30 Teşrinisani 1288), s. 3.
[1544] **Letâif-i Âsâr,** nr. 40, 3 Ekim 1871, 18 Recep 1288, 21 Eylül 1287, s. 2.
[1545] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 19, 7 Ekim 1871, 22 Recep 1288, 25 Eylül 1287, s. 2.

Latife'dir. Kasımpaşa Deresi'nin ağzından yazılan ve *Latife*'de neşredilen bir metinde, derenin içler acısı hali okuyuculara yansıtılmıştır:

> "*Cümlenin malumudur ki bunca senelerden beri civârımda kain hâneler ve dükkânlarda sâkin olanlar akşam ve sabah yanımdan gelip geçenler eyyâm-ı sayfta envâi çirkâb-ı ta'inatımdan ve mevsim-i şitada cûş u hurûş ederek sokakları kaplayıp geçit vermemek ve bazen dükkanların ve hânelerin içerilerine kadar tecavüz etmek gibi harekâtımdan dilgîr ü pür-ızdırâb olduklarına hiç şüphem yoğ ise de ne çare ki gece gündüz gözlerini benden ayırmadıkları gibi beni dahi kendilerinden ayırmak istemedikleri delâletliyle (...)*"[1546]

Derenin nasıl bir hâlde olduğunu okuyucularına göstermek isteyen *Hayâl,* bir karikatürle durumu gözler önüne serer. 45. nüshada yayımlanan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: " (Kasımpaşa Deresi'nde) –İşte öyle çelebi! Buraya kadar yirmi para. Öbür başa gideceksen kırk para… Yoksa in. Sonra niza' istemem."



Resim-91 Hayâl, nr. 45, 28 Mart 1874, (16 Mart 1290), s. 4.

Gazetelerin dikkatini çeken şey, yetkililerin olduğu kadar İstanbulluların da derenin bakımı ve ıslahı için vurdumduymaz davranmalarıdır. Kasımpaşa Deresi'nin onca olumsuzluğuna karşın, halk bu derenin varlığına fazlasıyla alışmıştır ve yokluğunu düşünememektedir. Aynı durum, Balat Deresi için de geçerlidir:

[1546] **Latife,** nr. 23, 19 Kasım 1874, 7 Teşrinisani 1290, 10 Şevval 1291, s. 2.

“Ben de senin gibi pek çok zamanlardır ki buranın halkından gördüğüm türlü türlü murdarlıkları sîneme çekip tahammül ettiğim gibi onlar da benden zuhûr eden bi’lcümle râyiha-yı kerîhadan yaz kış asla fütûr getirmediklerinden maadâ bazen beni bir hale korlar ki utandığımdan yere geçmek istersem de mümkün olamadığı cihetle başımı denize kadar gider ve bazı kere de belki etvârımdan bîzâr olup benden istikrâh eylerler diye dolar ve boşalırsam da yine vazîfe etmediklerinden (…)”[1547]

Derelerin bakımsızlığı ve pisliği ortadadır, aynı zamanda yetkililer de harekete geçmemekte kararlıdır. Dereler sadece pis olmalarıyla değil, aynı zamanda kirlilikten dolayı oluşan kötü kokularıyla da çevreye zarar vermektedir. *Kahkaha* gazetesinin bu konu hakkında okuyucularına bir önerisi vardır: “*Her kim Kasımpaşa Deresi’nde hâne tutacak olursa kontrat etmezden evvel bir okka gül yağı tedarik eylesin.*”[1548] Gazetenin okuyucularına gül yağı almalarını tenbih etmesi boşuna değildir; çünkü kötü koku derenin yakınından bile geçmeye izin vermez. Bu durumu *Latife,* bir karikatürle anlatma gereği duyar. 27. nüshada neşredilen karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir. “İşte nezafet böyle olur! Kasımpaşa Deresi taaffününden başka türlü gitmek kâbil değil vesselâm.”



Resim-92 Latife, nr. 27, 3 Haziran 1875, (22 Mayıs 1291), s. 4.

Ortada derenin ıslah edileceğine, üstünün yapılacağına dair rivayetler dolaşmaktadır. Bunların aldatıcı rivâyetler olduğunu düşünen *Latife,* “Zamanımızda Moda Hükmüne Girenler” başlığı ile verdiği yazıda, herkesin dere konusunda aldanıyor olmasını da

---

[1547] **Latife,** a.y.
[1548] **Kahkaha,** nr. 6, 20 Nisan 1875, (8 Nisan 1291), s. 2.

moda olarak göstermiştir: "*Kasımpaşa derelerinin üstü yapılacak diyerek herkesin aldanmaları.*"[1549] Altıncı Daire'nin ve halkın bu umursamazlığına daha fazla dayanamayan *Hayâl,* dere için alınması gereken mizahî tedbirleri içeren bir yazı neşreder. Yedi maddelik tedbir listesi, derenin tamamen bir bataklığa dönüştüğünü göstermektedir:

> "*Birinci- Kasımpaşa ahâlisine mahsûs büyücek bir sermaye ile ber-hayât sigorta kumpanyası teşkili.*
>
> *İkinci- Bir cankurtaran şirketi teşkili.*
>
> *Üçüncü- Batakta yüzmek fennini birtakım baba delikanlılara öğretmek için bir sebâhat mektebi inşâsı.*
>
> *Dördüncü-Kasımpaşa ahâlisinin her ferdini bir lastik kuşağı taşımaya mecbur etmek için bir idare-yi cebriye.*
>
> *Beşinci- Ma'hûd derenin iki tarafına ve mevki mevki ellerinde birer uzun halât ile ve saatte bir değişilmek üzere memurlar tayini.*
>
> *Altıncı- Derenin içine boydan ziyâde olan yerlerine kabaklar atılması.*
>
> *Yedinci- Bataktan kurtarılanların tathîrine mahsûs olmak üzere müstakil bir hamam inşâsı.*"[1550]

Bir bataklık haline dönüşen ve pisliği ile insanları rahatsız eden derenin kapatılması halkın en büyük isteğidir. Günümüzde kapalı olan dere, 1870'li yıllarda insanları bıktırmış durumdadır. *Hayâl,* bu bıkkınlığını şöyle dile getirir: "*Kasımpaşa derelerinin kapatıldığını acaba görebilecek miyiz?*"[1551]

5.1.2.2 Kâğıthane Deresi

Kasımpaşa Deresi'nin yanı sıra, Kâğıthane Deresi de mizah gazetelerinde karşılaştığımız dereler arasındadır. Genellikle pis durumlarıyla karşımıza çıkan bu

---

1549 **Latife,** nr. 8, 23 Nisan 1875, 11 Nisan 1291, 14 Rebiülevel 1292, s. 2.
1550 **Hayâl,** nr. 219, 9 Kasım 1875, (28 Teşrinievvel 1291), s. 4.
1551 **Hayâl,** nr. 301, 30 Eylül 1876, (18 Eylül 1292), s. 3-4.

dereler, temizlenmeyi beklemektedir. Ancak, bu temizlik işini nedense esas yetkililer üzerlerine almazlar ve para kazanma derdinde olan "Frenkler", sırf bu temizlik işi için devletten imtiyaz isterler. "Frenkler"in bu konudaki merakına şaşan *Çıngıraklı Tatar,* böyle bir imtiyaz verildiği taktirde, temizliği üstlenenlerin çok para kazanacaklarını düşünmektedir; çünkü Kâğıthane Deresi'nde sokaklarda bulunan paralar, hattâ elmaslar bile bulunmaktadır:

> "*İmtiyaz isteyenler çoğalıyor. Frenk dostlarımız tedârik-i maişetleri için neler düşünüyorlar! Neler buluyorlar! Şaşacak şey! Birisi Kağıthane Denizi'nin içini arayıp da bulduğu şeyleri çıkarmak için imtiyaz istiyormuş. Muvaffak olursa maişet için asla tükenmez bir madene mâlik olacağında şüphe yoktur. Çünkü efendim Kâğıthane Deresi'nde neler var, neler var. Beyoğlu, Kasımpaşa, Galata, Fener ve daha daha hâsılı bütün İstanbul'un yedi dağından yağmur yağdıkça akan seller sokaklarda para olsun, elmas olsun her ne bulursa toparlar denize götürür.*"[1552]

5.1.3 Su Yokluğu ve Kuraklık

Su bulunmayan mahallelere ve çeşmelere su ulaştırabilmek için çeşitli girişimlerde bulunulmuştur. Bunun için Kâğıthane'ye bir makine yerleştirilir ve su çıkartması sağlanır.[1553] Ancak, makinenin çıkarttığı su Zincirlikuyu'ya ulaşacağı yerde, Kâğıthane Deresi'ne dökülmüştür. Bu durumla alay eden *Diyojen,* yetkililerin düştüğü durumu şu şekilde mizah konusu yapar:

> "*Bu makine on altı saat zarfında tamam iki miyon sekiz yüz seksen bin litre su çıkarırmış. Fakat bu bîçâre makine yalnız başına çalıştığı ve diğer refikleri bulunan makineler kendisine yardım etmedikleri cihetle suyu Zincirlikuyu'ya kadar çıkarmayıp Kâğıthâne Deresi'ne dökmüş. Zararı*

[1552] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 3, 16 Nisan 1873, (4 Nisan 1289), s. 2-3.

[1553] "*Sultan Aziz Kâğıthane'deki ayazma suyunu makineler vasıtasıyla Yıldız Sarayı civarına ve İkinci Abdülhamit de Kağıthane'deki diğer memba sularını Yıldız, Beyoğlu, Galata ve Rumeli kıyısında Kuruçeşme'ye kadar sevketmişlerdir.*" Server İskit, "İstanbul'da Su Sıkıntıları", **Resimli Tarih Mecmuası,** S.70, Ekim 1955, s. 4120.

ne? Bir kere çıkarmış a siz ona bakınız. İşte iki seneye kadar bir zaman içinde bu kadar muvaffakiyet görüldü. Elbette daha bir zamâna kadar birkaç makine çalışa çalışa bir iş becerebilirler. Velev ki suyu Zincirlikuyu'ya çıkaramamış olsun. Kâğıthane Deresi'ne döktüğü fena mıdır? O güzel mevkiin deresi büyür ve nazara bir kat daha hilâvet bahş olur. Yalnız boğazımızı mı düşüneceğiz? Gözlerimizi düşünmeyecek miyiz?"[1554]

Mahallelere ve çeşmelere suyun ulaştırılabilmesi için girişilen teşebbüsler bu şekilde başarısız olunca, insanların suya olan hasreti daha da artmaktadır. *Diyojen,* Beyoğlu halkının su ile ilgili hayâllerini mizahî bir şekilde anlatma gereği duyar:

"*Hani ya bazı mevkiler vardır ki koca bir dağ eteğine tesadüf eder. Her kıyâsının yarığından ve çatlağından sular fışkırır. Bu sular gayet berrâk ve âdetâ turna gözü gibidir. Hepsi bir yere toplanarak güzel ırmaklar teşkîliyle taştan taşa çarptıkça çağlayanlar vücûda getirir. Bu suları görenlerin içmeyeceği olsa bile içeceği gelir. Şimdi kendimizi öyle bir mevkide bulsak da yüzümüzü gözümüzü suya batıra batıra kana kana bir su içsek ve ba'de (oh) deyip yan gelsek…*"[1555]

Beyoğlu halkının çektiği su sıkıntısı ciddî bir boyuta ulaşmıştır. Yetkililer bu semte su ulaştırabilmek için çeşitli girişimlerde bulunsa da *Çıngıraklı Tatar,* kendince susuzluğa bir yol bulmuştur. Beyoğlu ahalisinin susuz kalmamak için ne yapması gerektiğini aşağıdaki mizahî karikatürde anlatmıştır. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Yağmur sularının bîhûde yere masârif olması hakkında Beyoğlu ahalisi için Çıngıraklı'nın keşf ettiği tarik."

[1554] **Diyojen,** nr. 153, 2 Kasım 1872, (21 Teşrinievvel 1288), s. 3.
[1555] **Diyojen,** nr. 155, 7 Kasım 1872, (26 Teşrinievvel 1288), s. 1.



Resim 93 Çıngıraklı Tatar, nr. 24, 28 Haziran 1873, (16 Haziran 1289), s. 3.

Diyojen, aynı nüshada su meselesine dair mizahî başka bir yazı daha yayımlamıştır. Gazetenin aktardığı bir olaya göre, kadının biri oruç olduğu hâlde yolda bayılmıştır ve kadını ayıltmak için etrafta su aranır. Ancak, İstanbul'da su bulmak bir mesele haline geldiğinden ve büyük bir su sıkıntısı çekildiğinden, kadın için su bulunamaz. Bu sırada "softa"nın biri, ellerini açıp yağmur duası etmeye başlar:

> "*Ne dersiniz? Cenâb-ı Hakk softanın duâsını kabûl etti. İşte yağmurlar yağmaya başladı. Demek ki kendisi gönül sâhiplerinden bir zat imiş. Fakat her vakit böyle ettiği dua kabûl olabilecek adam nerede bulunur? Ne ise bu defa bu zâtın himmetiyle yağmurlar yağdı. Altıncı Dâire'ye ihtâr ederiz ki şu Bendler'i tamir mi etmek lâzım yoksa Kâğıthane'den su getirebilmek için birkaç tane daha makine mi lâzım her ne lazım ise tedarik etse de biz de böyle bir kadının bayılmasına ve bir gönül sahibi zâtın duâ etmesine muhtâc olmasak.*"[1556]

Diyojen, 155. nüshasında Beyoğlu'nda yaşanan su sıkıntısına dair, birkaç mizahî metne yer vermiştir. Bunlardan biri muhavere olarak karşımıza çıkar. Yaşanan su sıkıntısı, su fiyatlarını da etkilemiştir. Öyle ki kahvenin su ile pişiriliyor olması, kahve fiyatında bile artışa sebep olur:

[1556] **Diyojen,** a.y.

"BEYOĞLU'NDA BİR KAHVE
Müşteri- Kahveci bir kahve getir.
Kahveci- Sade mi şekerli mi?
Müşteri- Şekerli şekerli.
Kahveci- Su ile berâber mi susuz mu?
Müşteri- O nasıl lakırdı?
Kahveci- Çünkü bir bardak da su verir ise kahve otuz beş paraya.
Müşteri- (Hiddetle) Ulan otuz beş para ne demek?
Kahveci- Yirmi beş para kahve on para su.
Müşteri- Su istemem fakat kahve için yirmi beş paraya?
Kahveci- Çünkü su fiyatının evvelki derecesine nisbetle bir fincan kahveye beş paralık fazla su gidiyor."[1557]

Aynı nüshada, bu sefer de Altıncı Daire ağzından yazılmış, mizahi bir ilana yer veren *Diyojen,* Azapkapı ve Tophane'ye su hazneleri yaptırılacağı müjdesini okuyucularına şöyle verir:

"*(...) Fakat dâhil-i dâiresinde bulunan halka öteden beri pederâne ve maderâne bir muâmele-yi şefkatkârânede bulunan Altıncı Dâire, iki üç seneden beri susuzluktan muzdarib olan halkın bu defa artık ciğerleri kavrulmaya ve dilleri damakları kurumaya başlamış olmasına şefkat ve merhamet ederek ve bu hâlin devamını hiçbir vechle tecvîz edemeyerek mücerred ahali hakkında olan bir minvâl-i muharrer mürüvvet-i pederane ve mâderânesini göstermek için birisi Azapkapısı'na ve diğeri Tophane'ye olmak üzere iki adet su hazinesi vaz' etmiştir. Bu hazinelerden ahaliye ve sakalara meccânen su verileceğinden Kasımpaşa ve Firuzağa veyahut Pangaltı taraflarında her kim susar ise hemân gerek Azapkapısı'na ve gerek Tophane'ye hasılı kendilerine kurb u civariyetleri*

[1557] **Diyojen,** a.y.

olan hazineye gelip badehu su içmeleri için îlân-ı keyfiyete ibtidâr kılındı."[1558]

Halka hizmeti gerektiği gibi götürmeyen ve bir sorun çıktığında da suçu kendisinde bulmayan Altıncı Daire, gazetelerin mizahî yazılarında hedef hâline gelmiştir. Beyoğlu ahalisinin çektiği su sıkıntısını bir türlü çözemeyen ve bu konuda kendisine yüklenilmemesini talep eden belediye, *Diyojen*'in dilinden kurtulamamıştır. Altıncı Daire ağzından yazılmış ve *Diyojen* sayfalarında yayımlanmış bir ilanda, halkın su davasını Bendler'le çözmesi gerektiğine değinilmiştir:

"*ALTINCI DAİRE TARAFINDAN İLAN*

Mahallâtta bulunan çeşmeler şu aralıkta kurumuş olduklarından dolayı mazurdurlar. Zîrâ bunların reisi bulunan Taksim bile (balık baştan kokar.) fehvasınca Bendler'den su alamadığı cihetle o dahi Beyoğlu ahalisinden en ziyâde susuz kalmış bir bîçâre gibi dudakları kuruyup kalmıştır. Şimdiki hâlde sebep hep Bendler'de kaldığından halk davasını bunlarla görmelidir." [1559]

Beyoğlu'nda yaşanan büyük su sıkıntısı iki üç seneden beri yaşanmasına rağmen, doğru dürüst bir girişimde bulunulmamış ve Beyoğlu ahalisi susuzluktan mağdur olmuştur. Bu durumla her fırsatta alay eden *Diyojen,* işlerin ne kadar yavaş ilerlediğini anlatmak için bir metin daha yayımlar. Metne göre, Beyoğlu'na su götürülmesi hakkında Nâfia Nezâreti harekete geçmiştir, ancak yaptığı tek şey konuyu Ticâret Nezâreti'ne havâle etmektir. Bu nazırlıklarda her şey yavaş işlediğinden, düzenlenen lâyihanın nihayet "uzemâ"ya; yani büyük yetkililere iletildiği haberi şöyle verilmiştir:

"*Memleketimizin kesb-i servet ü saâdet etmesi husûsunun birinci esbâbından bulunan umûr-ı ticâriyeye günbegün verilen revaç ü vüs'at*

[1558] **Diyojen,** a.y.
[1559] **Diyojen,** nr. 155, 7 Kasım 1872, (26 Teşrinievvel 1288), s. 2.

cümlesinden olmak üzere bu işe de evvelce bizim dahi yazmış olduğumuz vechle asla vakit zayi' ettirilmeksizin nezâret-i müşârü'l-ileyhâ tarafından bi'l-müzâkere karar verilerek ol bâbda tanzî kılınan layihanın makâm-ı celîl-i hazret-i sadâr-ı uzemâya takdîm kılındığını Beyoğlu gazetelerinde kemâl-i mesrûriyetle mütâlaa eylediğimizden bu haber meserret eseri susuzluktan dudakları patlayan Beyoğlu ahalisine kemâl-i mesaraetle tebşîr ederiz."[1560]

Halkın verdiği vergilerle[1561] halka hizmet götürmek yerine, memurlarının maaşını vermeye çalışan Altıncı Daire, başarısızlıkları ile gündemi meşgul eder. *Diyojen*'e göre Beyoğlu ahalisinin "beslediği" bu memurları[1562] rüyada görmek, hayra alâmet değildir: "*Rüyada ya Altıncı Daire memurlarından birisini görür veyahut Altıncı Daire'de bulunur isek altı ay yağmur yağmayacağından emîn olmalıdır.*"[1563] Burada, dairenin su meselesi konusundaki başarısızlığına gönderme yapılmıştır.

Beyoğlu ahalisinin çektiği su sıkıntısını anlatanlar arasına *Hayâl* gazetesi de katılmıştır. Gazete, gelecek seneye dair tahminlerin yürütüldüğü bir metinde, Beyoğlu'ndaki su meselesine mizahi bir şekilde yaklaşır: "*Kardan şikâyet eden Beyoğlu ahalisi yazın su kıtlığıyla bağırları yandıkça ihtiyaten sarnıçları karla doldurmadıklarına nâdim olacaklar.*"[1564] Beyoğlu ile susuzluk kavramı öylesine özdeşleşmiştir ki sadece Beyoğlu'nda yaşayan insanlar değil, orada bulunan

---

1560 **Diyojen,** nr. 164, 27 Kasım 1872, (15 Teşrinisani 1288), s. 4.

1561 "*Daire sınırları içinde açılan yeni yol, cadde ve yapılan lağımlar için hâne ve dükkânlardan fevkalâde vergi alınacaktı. Bu oran mülk sahiplerinden emlak vergisinden ayrı olarak alınacak, mülklerinin yıllık gelirinin en çok yüzde 3'ü kadar olabilecekti. Daire-i Belediye Meclisi'nce kararlaştırılan istikraz geliri; devletçe yapılacak para yardımı ve hayırsever kişilerin bağışları nizamnamede fevkalâde gelirler arasında sayılmıştı.*" Zafer Toprak, "Altıncı Daire-i Belediye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1993, s. 222.

1562 "*Belediye, memurlarına kısmî bir dokunulmazlık da sağlamaktaydı. Nizamnamenin 93. maddesinde belirtildiğine göre memurlardan biri hakkında dava vuku bulduğu halde meclis reisi veya muavininden ruhsat alınmadıkça Zabtiye ve başka bir yer tarafından tutuklanması mümkün olamayacaktı.*" Zafer Orha, **Osmanlı Devleti'nde Modern Belediyeciliğin Doğuşu ve Altıncı Daire-i Belediye Örneği,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ahmet Kal'a, İstanbul, 2008, s. 43.

1563 **Diyojen,** nr. 181, 6 Ocak 1873, (25 Kanunuevvel 1288), s. 4.

1564 **Hayâl,** nr. 43, 24 Mart 1874, (12 Mart 1290), s. 1-2.

hayvanlar da bu susuzluktan nasiplerini alır duruma gelirler. Hayvanların ne kadar zor durumda olduğunu ise Tiyatro'da yayımlanan şu yazıdan anlıyoruz:

> "*Dün saat sekiz raddelerinde Sultanahmet civarında tramvay mevkii önünden bir hayvanın geçer iken bağteten yere düştüğünü görenler hayvanın başına toplanıp seyr eylemekteler iken birinin gelip hayvanın düşmesi sahibin su vermemesinden ileri geldiğini beyân ederek bir kova su verdirmiş ve bunun üzerine bîçare hayvân yeniden canlanarak kalkmış ve hakîkaten sâhibinin üç gün kadar hayvana su vermemiş olduğu işitilmiştir. TİYATRO Bu hayvan Beyoğlu'nda yatıp kalkmak gerektir.*"[1565]

Beyoğlu'nun gazetelerde sürekli su meselesiyle anılmasından dolayı, diğer meseleler göz ardı edilir ve dile getirilmez olur. Bu durumdan şikâyet eden *Tiyatro,* su meselesinin gereğinden fazla işlendiğini şöyle dile getirir:

> "*Hayli vakitten beri su meselesi hakkında gazeteler pek çok şeyler yazdılar. Beyoğlu ahalisi de artık suyu gazetelerde görüp anladılar. Fakat su meselesi gazetelerin üstüne çıktığından o bahs arasında mevâdd-ı sâire boğuluyor.*"[1566]

Bütün bu su sıkıntısı haberlerinin ardından, mizah gazetesi *Hayâl,* duruma ciddi bir şekilde yaklaşma gereği duyar ve neden İstanbul'da bu kadar çok su darlığı yaşandığını düşünmeye başlar. Tek sebep yağmurların yeteri kadar yağmıyor olması mıdır, yoksa insanların vurdumduymazlığı mıdır? Gazete, bu darlığa düşülmesinin sebebini İstanbullulara bağlar ve şunları yazar:

> "*Bir kerecik şurasını nazar-ı tedkîka alalım biz bu muzayakaya neden dûçar oluyoruz? Suyun kılletinden mi? Yoksa sû-yı istimalinden mi? İşte meselenin canı burasıdır. Biz sû-yı istimâlden olduğuna hiç şüphe*

[1565] **Tiyatro,** nr. 31, 11 Temmuz 1874, (29 Haziran 1290), s. 3.

[1566] **Tiyatro,** nr. 49, 16 Eylül 1874, 4 Eylül 1290, 16 Eylül 1874, s. 1.

etmeyiz. Çünkü su cihetinden İstanbul kadar zengin bir şehir daha yoktur. Buna isbat da ashâb-ı hayr taraflarından sokaklara yapılan çeşmelerin kesretidir. Her sokakta bir iki çeşme olduğu halde bu günkü gün onda birinin suyu yok. Bu çeşmeleri inşa eden sâhib-i hayrlar elbette suyunu da bulup getirmişlerdir. Şimdi bunların suları ne oldu? Nereye gitti? Bu suale nüfusun teksiri cevâbı verilecek olursa vakıâ bundan on beş yirmi sene evvellere nisbetle nüfusun teksir etmiş olduğunu biz de tasdik ederiz. Lakin bu da Beyoğlu cihetince olduğu cihetle İstanbul tarafına o kadar tesiri olamayacağı tabiî bulunduğundan duâdan evvel mevcûd çeşmelerin suları nerelere gitmiş ise bulup meydana çıkarılmalıdır."[1567]

Tabiî kuraklık da su sıkıntısını iki katına çıkarmaktadır. İstanbul'da yaşanan kuraklıktan korunmak isteyenler, çeşitli çözüm arayışlarına gitmişler ve bunaltıcı sıcaktan kaçmanın yollarını aramışlardır. *Hayâl* gazetesinin yaz günlerinin şiddetli sıcağından kurtulmak için bulduğu çözüm ise gayet mizahîdir:

"*Yaz günlerinin şiddetli harâreti malumdur. Hele güneş altında gezmek yok mu? İnsanı helâk ediyor. Kan terlere batırıyor. Münasip ise Galata Kulesi'yle Bâb-ı Seraskerî Kulesi gibi İstanbul'un dört tarafında dört tane kule daha inşasıyla her tarafı ihâta etmek ve ibâdullahı güneşten muhâfaza eylemek üzere İstanbul'un üzerine vapur tentesi misillü tente çekilse fenâ olmaz zannederiz.*"[1568]

Mayıs ayında İstanbul kuraklığına böyle, mizahi bir şekilde yaklaşan *Hayâl,* bu yazısının ardından bir buçuk ay boyunca yağmur yağmayınca, mizahı bırakarak ciddileşir:

"*Ortalık kurak gidiyor. Bir buçuk aydan beri yağmur yağmadı. Yağmura ise ihtiyâcımız pek çoktur. Şehremâneti ve Altıncı Daire sokakların tozunu toprağını kaldırmak hizmetini rüzgâra havâle etmişlerse de o da îfâ-yı*

[1567] **Hayâl,** nr. 106, 10 Ekim 1874, (28 Eylül 1290), s. 1.
[1568] **Hayâl,** nr. 147, 25 Mayıs 1875, (13 Mayıs 1291), s. 2-3.

vazîfede ihmâl ediyor. Sokakların tozu toprağı ne ise ne. Ona alışığız. Ciğerimizin üstü ikişer parmak toprak tuttu. Varsın üç parmak olsun. Ne beis var. Lakin bağa bahçeye bendler lâzımsa onun için yağmur yağmasını isteriz."[1569]

Temmuz ayına gelindiğinde ise nihayet İstanbul'a bir miktar yağmur yağar; fakat şehrin her tarafına yağmaz. Kimi semtlere birkaç damla düşen yağmur, kimi semtlerde de seller oluşmasına neden olur. Bu durumdan yola çıkarak *Hayâl,* yağmurun yağıp yağmadığını da kendisine mesele yapar:

"*Kimisi yağdı, kimisi yağmadı diyor. Ne diye suâl edersiniz İstanbul'a altın yağmaz ya. Elbette geçen çarşamba günü yağmurun yağıp yağmadığı câ-yı suâldir. Filhakîka yevm-i mezkûrda İstanbul'a yağmur yağdı mı yağmadı mı mesele kıtlığında bu da bir mesele oldu. Şu kadar ki yağdı diyenlerin de hakkı var yağmadı diyenlerin de. Zîrâ o gün yağmur hem yağdı hem yağmadı. Mesela Eyüp, Hasköy, Balat, Fener ahalisine sorulsa birkaç damla düştü ama toprağı ıslatmaya bile kâfi derecede olmadığından buna yağmur denilemez derler. Halbuki Unkapanı'ndan Eminönü'ne kadar bir derece şiddetli yağmur düştüğüne akan seller sebebiyle o gün sokaklardan güçlükle geçiliyor idi.*"[1570]

Edilen duaların ardından İstanbul'a yağmur yağmaya başlar ve şehir bir miktar rahatlar; fakat yağmurun şiddeti çok olunca bu sefer de sel korkusu gündeme gelir:

"*Haham ve papaz efendilerin duâsından sonra yağmurlar çoğalmaya başladı. Hatta geçen perşembe gecesi sabaha kadar nüzûl eden şiddetli bârân bizi bir derece korkuttu ki Phare de Bosphore gazetesinin Fransa'da su tuğyanından mesâb olan ahali için toplamakta olduğu*

[1569] **Hayâl,** nr. 162, 29 Haziran 1875, (17 Haziran 1291), s. 2.
[1570] **Hayâl,** nr. 164, 3 Temmuz 1875, (21 Haziran 1291), s. 1-2.

iâneler bize lâzım olacak zannettik. Fakat hamd olsun zannımızda musîb olmadığımızı kemâl-i teşekkürle gördük."[1571]

5.2 Deniz Hamamları/Hamamlar[1572]

5.2.1 Deniz Hamamları[1573]

İlk dönem mizah gazetelerince ele alınan, halkın sürekli rağbet ettiği mekânlardan biri de deniz hamamlarıdır.[1574] İstanbulluları denizle buluşturan bu hamamlar, akıntılı sahillerde, kıyıdan 15-20 metre açığa kuruluyordu. İskele ile ulaşılan deniz hamamları, yazın başında kurulur, sonbaharda sökülürdü. Suya dayanıklı ahşap kazıkların deniz dibine çakılması suretiyle kurulan hamamlar, denizi bir yüzme havuzu haline getirirdi. Hamamın etrafında soyunma odaları ve yiyecek-içecek satan yerler de mevcuttu. İstenen mahremiyetin sağlanabildiği bu hamamlarda, tuvaletlerin denizi kirletmemesi için tedbirler alınırdı. Hamamın ahşap

---

[1571] **Hayâl,** nr. 176, 31 Temmuz 1875, (19 Temmuz 1291), s. 3.

[1572] "*Hamam sözcüğü Türkçeye 'ısıtmak, sıcak olmak' demek olan Arapça 'hamm' kökünden geçmiştir ve tüm Osmanlı döneminde böyle kullanılmıştır. Hamam yaygın olarak günümüzde de kullanılmakla beraber, Anadolu'nun bazı bölgelerinde hamama 'sıcak' ya da 'ısıcak' da denmektedir.*" Orhan Yılmazkaya, **Aydınlık Kubbenin Altındaki Sıcaklık Türk Hamamı İstanbul Hamamları Rehberi,** Çitlembik Yay, İstanbul, 2002, s. 15.

[1573] "*Ülkemizde denize girme alışkanlığının 19. yüzyılın başlarında yaygınlaştığı varsayılır. Ama bu dönemden önce, seyrek de olsa denizle insanın yüzme-serinleme eylemini ortaya koyan kimi belgelere de rastlanmıştır. Gündelik yaşama ilişkin belge-bilgilerin çok az olduğu, hatta önemsenmediği bir toplumda bu tür alışkanlıklara ve ilklere ilişkin araştırma-incelemeler hep bilinmezliklerle kuşatıldığından 'sanılır' sözcüğü ile ifade edilir. Her bir olaya tarih düşüren vakanüvislerimiz, ne yazık ki gündelik yaşamın kimi olaylarına yabancı kalmışlar, saraya dönük yüzleriyle halkın yaşam biçimine ilişkin alışkanlıklarını hep ıskalamışlardır.*" Burçak Evren, "İstanbul'un Deniz Hamamları", **Türkler,** . 15, Yeni Türkiye Yay., 2002, s. 553.

[1574] "*Deniz hamamlarının ilk kez hangi tarihte nerede kurulduğuna ilişkin rivayetler muhteliftir. 1781 tarihli belgede İstanbul'da Davud Paşa İskelesi yakınlarındaki bir deniz hamamı çeşmesinden söz edilmektedir. Bu belgeden de anlaşıldığı gibi İstanbul'daki deniz hamamlarının kuruluş tarihi kimilerince iddia edildiği gibi 19. yüzyılın başları değil, 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar inmektedir. Ayrıca yine bir başka belgede 1829'da İzmir'de deniz hamamlarının varlığından söz edilmektedir. Bu tarihte Mütesellim Tahir Paşa'nın izniyle İzmir'de birden fazla deniz hamamı yaptırılmıştır. Bu deniz hamamlarının tümü İzmir'deki bir hastaneye gelir sağlamak için Hariciye eski Kâtibi Emin Efendi tarafından işletilmiştir. Fakat bu hamamlar kısa bir süre sonra Redif Miralayı Hacı Reşit Bey'in emriyle yasadışı olarak yıktırılmıştır. Daha sonra bu yıktırılma eylemi üzerine dava açılmış ve Hacı Reşid Bey, yaptığı işin yanlış olduğunu kabul ederek, davacıdan özür dilemiştir. Ama bu özür dileme, hamamları geri getirmemiş, onun yerine on iki bin kuruş harcanarak bir iskele yapılmıştır. Bu olaydan anlaşıldığı üzere İzmir'de 1829 ile 1853 arasında deniz hamamlarının işletildiği bilinmektedir.*" Burçak Evren, **İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları,** İnkılâp Yay., İstanbul, 2000, s. 23.

platformlarının boyutları değişebiliyordu. Büyük, orta boy ve küçük olmak üzere 20x30 metreden 20x15 metreye kadar değişen ebatlarda deniz hamamları mevcuttu. Suyun derinliği ise 1.5 metreyi geçmezdi. Ahşap kafes sayesinde, dışarı ile kurulan bütün irtibat kesilir ve insanlar rahatça hamamı kullanırlardı. Kadın ve erkekler için ayrı ayrı hamamlar olabildiği gibi, çift hamam da bulunabiliyordu. Çift hamamda dahi kadın ve erkek yerleri ayrı olurdu. İki hamam arasında, birinden diğerine ses gitmemesi için gerekli özen gösterilirdi. Deniz hamamlarının inşaatına ve işletmesine bakan kurum ise dönemin belediyeleridir.[1575]

Deniz hamamları, şifa olmanın yanı sıra insanları hasta da edebiliyordu. Dolayısıyla, pek çok açıdan dikkatli olunması gereken deniz hamamlarında, uyulması gereken kurallar da mevcuttu. Ancak bu kuralların büyük bir çoğunluğu yazılmamış, sadece dilden dile söylenegelmiş kurallardır ve en büyük özellikleri de kişiden kişiye değişiyor olmasıdır. Kısacası, İstanbullular deniz hamamına girerken, içinde yüzerken ve çıktıktan sonra ne yapılması gerektiği konusunda çok da bilinçli değillerdir. Halkın arasında rivayet şeklinde dolaşan bilgiler ise şu şekildedir:

> "*Kimisi denize girmeli, yavaş yavaş girilmek envâ-yı illete sebep olur der. Bir diğeri bilakis birden girilmek gâyet muzır ve harâret-i garizayı mahveder, tedricle ve vücudu alıştırarak girilmek lâzım olduğunu söyler. Sen buna itimâd et hangisini yaparsın. Kimi başını evvelce ıslatmayı, kimi nezleyi tahrik edeceğinden başa su dokundurmamayı, kimi deniz içinde hareket, vücudca câlib-i menfaat olduğunu ve kimi aslâ kımıldanmayıp rahat durmak icâb edeceğini, bazısı aç karnına girmek iktizâ edeceğini, bazısı tok olmadan girilirse safraya dokunacağını, kimi sabah serinliğinde, kimi üşümemek üzere öğle sıcağında, kimi yorulmuş vücûdu dinlendirmek için akşamüzeri girmeyi re'y eder ve her biri âhirin kavlini redd ile bir delil beyân edemeyerek yalnız pek fenâdırla iktifâ eder.*"[1576]

[1575] Tülay Taşçıoğlu, **Türk Hamamı,** Yay. Haz. Ali Pasiner, Unilever, İstanbul, 1998, s. 95.
[1576] **Diyojen,** nr. 41, 16 Ağustos 1871, (4 Ağustos 1287), s. 3-4.

Genelllikle, kalabalık hâlleriyle karşımıza çıkan deniz hamamları, sadece denize girenleri değil, onları seyredenleri de barındıran ilginç bir mekândır. Hattâ kimi zaman seyirci sayısı, denize giren kişi sayısından daha fazla olabilmektedir. Özellikle, kadın deniz hamamlarının bir seyir yeri olarak kabul edildiği 1870'li yıllarda, kadınlar rahatlıkla denize girip çıkamamakta ve sürekli rahatsız edilmektedirler. Bu konuda bilgi veren cümleler ise *Letâif-i Âsâr'*da karşımıza çıkar. Yenikapı deniz hamamından[1577] verilen bilgiye göre, "seyir ziyâde"dir:

> "*İzdihâm ziyâdedir. Denize girenler az ise de seyir ziyâdedir. KEZÂ KADINLARIN DENİZ HAMAMI Denize girenler var ise de etrâfını tutmayınca girmiyorlar. Bağırmak çağırmak ziyâdedir.*"[1578]

Gazetelerden öğrendiğimiz kadarıyla, 1870'li yılların deniz hamamlarında, bir keşmekeş ve kargaşa söz konusudur. Yukarıda anlatılan kadın deniz hamamında yaşanan bağırış çağırışın yanı sıra, erkeklere ait olanlarda da büyük sorunlar yaşanmaktadır. Bunlar arasında, deniz hamamı takımlarının daima ıslak olması, kırık pek çok yerin bulunması ve havuzlarda yapılan güreşler sayılabilir:

> "*KÖPRÜ HAMAMI Takımların yaşlığı evvelki gibidir. Locaların kırık mahalleri henüz yapılmayıp bunların tamiri birkaç kişinin yere ve kunduralarının tahta aralarından denize düşmesine ta'lik olundu. Kahve fiyatı bir kuruş ise de hamamcı gözüne kestirebildiğinden ziyâde dahi alabilir. İçeri ve dışarı havuzlarında olunan güreşler henüz icrâ olunmakta ve bu sebeple etrafta bulunanlar sırılsıklam olmaktadır.*

[1577] Burçak Evren, her ne kadar Yenikapı semtinde deniz hamamlarının yapılmasını 1881 tarihine dayandırsa da, Letâif-iÂsâr'daki metin bize 1870'lerde Yenikapı'da deniz hamamı olduğunu ispatlar: "*Yenikapı Deniz Hamamı: Bu yöredeki deniz hamamları 14 Nisan 1881 tarihinde Andon Kalfa tarafından yapılmıştı. Andon Kalfa, 14.354.5 kuruş karşılığında bu hamamların localarını, havuzlarını ve hamamlara geçilen köprüleri yapmıştı.*" Burçak Evren, **İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları,** İnkılâp Yay. İstanbul, 2000, s. 57.

[1578] **Letâif-i Âsâr,** nr. 34, 27 Ağustos 1871, 10 Cemaziyelahir 1288, 15 Ağustos 1287, s. 4.

Müşterilerin arkasından yuf borusu hâlâ çalınıyor. Fakat kahveciye izin verildiğinden şimdilik hamam sakindir."[1579]

Deniz hamamının iç ve dış havuzlarında yapılan güreşler yüzünden etraftakiler ıslanmaktadır. Ancak, denizdekiler boşu boşuna da güreş yapmazlar; çünkü kendilerini seyreden insanların bulunduğunu daima bilmektedirler.

İbretnümâ-yı Âlem gazetesi, Yenikapı[1580] deniz hamamı hakkında bir iddia ortaya atar. Gazeteye göre, bu hamam lağım ağzına yapılmıştır ve bu yüzden hamamın içindeki deniz suyuna lağım suyu karışmaktadır. Üstelik İstanbullular da durumdan haberdardır. Buna karşın, herkesin bu deniz hamamını kullanıyor olması, gazeteyi bir hayli şaşırtır: "*Yenikapı deniz hamamı kârizlerin ağzında olduğu hâlde herkesin temiz girip pis çıkmaya râzı olmasına.*"[1581] "taaccüb ederim" denilerek, şaşkınlık dile getirilmiş olur.

1875 senesinde belediye tarafından yayımlanacak deniz hamamı nizamnâmesinden bir sene önce, *Tiyatro* gazetesi kendince bir nizamnâme neşretme gereği duyar. On maddeden oluşan bu nizamnâme, tamamen mizahi özellikler taşımaktadır:

"*Birinci bend- Denize girmek isteyen adam şayet bir kazaya uğradığı vakit paraca zarar etmemekliğimiz için hamam parasını peşin verecektir.*

İkinci- Bizim hamamın suları karışık; yani kuyu veya tatlı su ile mahlût olmayıp hâlisü'l-ıyâr deniz suyu olduğu etibbâ tarafından ba'd-elmuâyene tasdik altına alındığından kırk gün için denize girmesi

---

[1579] **Letâif-i Âsâr,** nr. 42, 30 Ağustos 1871, 13 Cemaziyelahir 1288, 18 Ağustos 1287, s. 4.

[1580] "*Geçen asır sonlarında İstanbul'da umumi deniz hamamı kurulan semtler şunlardır: Yeşilköy, Bakırköy, Samatya, Yenikapı, Kumkapı, Çatladıkapı, Ahırkapı, Salıpazarı, Fındıklı, Kuruçeşme, Ortaköy, İstinye, Tarabya, Büyükdere, Yenimahalle, Beykoz, Paşabahçesi, Kuleli, Çengelköy, Beylerbeyi, Üsküdar, Salacak, Moda, Fenerbahçe, Caddebostan, Bostancı, Kartal, Maltepe, Pendik, Tuzla.*" Reşad Ekrem Koçu, "Eski İstanbul'da Deniz Hamamları", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 8, Eylül 1972, s. 22.

[1581] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 9, 1 Eylül 1871, 15 Cemaziyelahir 1288, 18 ağustos 1287, s. 2-3.

mukteza olan hastaların on defada şifâyâb olacağında hiç şüphe olunmamalıdır.

Üçüncü- Hamamcımız pek çok cenazede bulunduğu cihetle ilm-i tıbba ziyâdesiyle vukûf kesb etmiş olduğundan denize girecek hastaların ne vakit girip çıkmaları ve ne kadar müddet denizde durmaları lâzım geleceğini yüzünden keşf edip haber verecektir.

Dördüncü- Hamamımıza abone olup da yağmurlu ve soğuk havalarda da girecek müşterilere yüzde otuz ikrâm edilir.

Beşinci- Hamamımızın tahtaları da âdi tahta olmayıp denize girmeden kuvvet almak isteyenlere şifâ verir.

Altıncı- Su fevkalâde berrâk, kum pek ziyâde incedir.

Yedinci- Hamama girip yıkananlar kunduralarını çıkarmaya mecburlardır.

Sekizinci- Şişmanlardan âdi fiyatın bir buçuk misli fiyat alınır.

Dokuzuncu- Hamamımızın ızgarası tahta olduğundan kıvılcım sıçrayıp da kaza vuku' bulmamak için sigara içilmek memnudur.

Onuncu- Hamamdan çıkarken peştemal de beraber götürülmeyecektir."[1582]

Bu mizahi nizamnâmede bahsedilen kuralların, sadece Kadıköy'de açılan deniz hamamında geçerli olduğu belirtilerek, hamamın her gün ve her gece umûma açık olduğu da ilanda özellikle vurgulanmıştır. Gazetenin aynı sayısında yayımlanan bir karikatür ise yine deniz hamamı ile ilgilidir. Karikatürde, kulağına deniz suyu kaçan bir kişinin yardımına koşanlar ve suyu çıkarma teknikleri gösterilmiştir. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilir: "Deniz hamamında su girmiş de..."

[1582] **Tiyatro,** nr. 31, 11 Temmuz 1874, (29 Haziran 1290), s. 3.



Resim -94 Tiyatro, nr. 31, 11 Temmuz 1874, (29 Haziran 1290), s. 4.

Yukarıdaki mizahi nizamnâmenin sekizinci maddesinde yer alan şişmanlar hakkındaki bilgi, gazete tarafından bir karikatürle de desteklenmiştir. Maddeye göre şişman insanlar, diğer müşterilere göre daha fazla para vermek zorundadırlar. Karikatürün altında ise şu diyaloğa yer verilmiştir: “-Canım hamam parasını verdim ya!

-Verdin ama bir kişilik para verdin a kuzum!...”



Resim-95 Tiyatro, nr. 32, 18 Temmuz 1874, (6 Temmuz 1290), s. 4.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi, 1870'li yılların deniz hamamları aşırı derecede kalabalıktır. Bu, "izdiham" kelimesiyle de ifade edilebilir. Ancak, kalabalığı oluşturanların büyük çoğunluğu denize girenler değil de seyircilerdir. Denizde yüzen ve güreş yapan insanları seyretmeye gelenler, bunu bir alışkanlık hâline getirmişlerdir:

"- *Karagöz! Deniz hamamına başladın mı?*

-Ben hamamcı mıyım ki hamama başlayayım? Yapanlar başlamış yapmış tekmil bile etmiş. İki tanesi de Köprü'de duruyor.

-Canım öyle değil! Yani deniz hamamına devâm ediyor musun demek isterim?

-Hay hay her gün gider birkaç saat dururum.

-Aman Karagöz birkaç saat hamamda durulur mu?

-Ben dururum eğer işim olmasa sabahtan akşama kadar bile dururm.

-Ey nasıl fâidesini görüyor musun?

-Fâidesi ne olacak işte pek âlâ vakit geçirip eğleniyorum.

-Canım Karagöz hamamda birkaç saat vakit geçmez. İnsanın vücudu o kadar durmaya tahammül eder mi?

-Niçin etmesin? Çubuk içerim bazen bir de nargile tellendiririm.

-Vay sen denize girmez misin?

-Yok! Zorum ne. Üstümü başımı ıslatmakta ne mana var?

-Canım öyle değil soyunup denize girmez misin?

-Hayır girmem dedim a!

-Öyle ise her gün devam eder de ne yaparsın?

-Girenleri seyrederim. Bazen çoluk çocuk gelirse hatır için girdiğim de olur.

-Çok şey!

-Ne taaccüb ediyorsun? Orada ahbâb peydâ ederim, dostlar kazanırım. Hem yalnız ben değilim daha benim gibi pek çokları da var. İstersen bir gün gel de seyret."[1583]

Deniz hamamında vakit geçirenleri seyretmek, artık olağan bir şey hâline gelmiştir. Öyle ki neredeyse bir âdet olarak kabul görür. Deniz hamamı âdetleri arasında bu seyretmeyi sayabileceğimiz gibi, denizden çıkanın başına su dökülmesi âdetini de sayabiliriz. Tuzlu deniz suyunun içinden çıkan kişinin başına tatlı su dökmek görevi hamamcıya âittir. Ancak 1874 senesinde çalışan deniz hamamlarında, insanların başına tatlı su dökmek yerine, içinden çıktıkları tuzlu deniz suyu dökülmektedir. Durumdaki garipliği fark eden bir gazete okuyucusu, anlam veremediği bu hâli *Hayâl*'e sormak ister. Aldığı cevap ise mizahi boyuttadır:

"*Denize girip çıktıktan sonra başlarına birer maşrapa tatlı su dökmek usûlden imiş. Halbuki deniz hamamcıları döktükleri suyu denizden alıyorlar ve bunu müşterileri görüyorlar da ses çıkarmıyorlar. Acaba şu mevsimde tatlı suyun kıllet u nedretini bildikleri için âdet yerini bulsun; yani denizden çıktıkları anda başlarına bir maşrapa su dökülsün de ne suyu olursa olsun diye mi ses çıkarmıyorlar? (...) KARAGÖZ Nasıl ses çıkarmazlar. Kıyameti koparırlar ama hamamcılar müşterilerin başlarına döktükleri suyu denizin tatlı tarafından alırlar da onun için ses çıkarmazlar.*"[1584]

Hamamcının müşterisinin başına tatlı su dökmesi âdeti, muhtemelen denizin tuzlu suyunun sağlığa zarar vermemesi içindir. Müşterinin başını tuzlu sudan korumak adına, su döken hamamcılar olmasına rağmen, ne yazık ki denize girenlerin başları her zaman korunamamıştır. Bir gün, Kabataş deniz hamamında yüzen bir Rum vatandaşın başı ile kıyıdan denize atlayan bir başka kişinin başı birbirine çarpar. Bu kazanın sonucunda her iki kişi de ölür. *Hayâl* gazetesi ise bu kaza meydana

---

[1583] **Hayâl,** nr. 83, 13 Temmuz 1874, (1 Temmuz 1290), s. 3

[1584] **Hayâl,** nr. 86, 1 Ağustos 1874, (20 Temmuz 1290), s. 3.

gelmeden önce, böyle kazaların gerçekleşmemesi için alınabilecek tedbiri gösteren bir karikatür yayımlamıştır. Karikatür, gazetenin 83 numaralı sayısında karşımıza çıkar. Altında ise şu ifadeye yer verilmiştir: "Denizde yüzenler hakkında vukûu melhuz olan her nev' kazaya mukâvemet etmek üzere Karagöz'ün keşf ettiği tedbirdir."



Resim-96 Hayâl, nr. 83, 13 Temmuz 1874, (1 Temmuz 1290), s. 4.

Gazete, karikatürün yayımlanmasının ardından kimsenin fikrine sahip çıkmadığından şikâyet ederek, ölümlerin önüne geçilmesini ister:

> "*Mevsim denize girmek mevsimi olduğundan ve her sene de bu yüzden pek çok kazalar zuhûra gelmekte olduğu cümlenin ma'lûmu bir keyfiyet bulunduğundan Karagöz de İstanbul ahalisine âcizâne bir hizmet arzusuyla denizde yüzenler hakkında vukûu melhûz olan her nev' kazaya mukavemet etmek üzere it'âb-ı fikr ederek bir tedbir keşfetmiş ve bu keşfinin ne sûrette idüğini dahi 83 numaralı Hayâl'de resm ederek enzâr-ı umûımiyeye arz etmişti. Lakin kimse ehemmiyet vermedi. Eğer nazar-ı tedkika alınarak ehemmiyet verilmiş olsaydı geçen gün Kabataş'ta deniz hamamına girip yüzmek üzere bulunan bir Rum'un başıyla dışarıdan atılmış olan bir kayıkçının başı müsademe ederek iki kişinin vefâtına mahal kalmazdı. İşte Karagöz'ün keşfiyâtına itibar etmiyorlar da böyle*

felâketlere dûçâr oluyorlar. Acaba Karagöz'ün irâe ettiği âletten bir tanesini eline alıp da kalkan gibi tutsa idi ne olurdu?"[1585]

Deniz hamamlarının ölümlere sebep olacak kadar kalabalık olmasının bir diğer nedeni de fiyatının fazlaca olmasıdır. İnsanlar, o kadar para verip de kısa süre zarfında denizden çıkmak istemedikleri için denizi işgal etmekte ve bu da kalabalığa neden olmaktadır. Öyle ki İstanbullular, kimi zaman üşümelerine rağmen denizde kalma konusunda ısrar bile ederler:

"*DENİZ HAMAMINDA*
-A birâder çıksana denizden niçin duruyorsun? Tiril tiril titriyorsun da hiç kendine acımıyor musun?
-Evet ama... Olmaz.
-Niçin?
-Ben buraya girerken beş kuruş verdim daha bir çeyrek olmadı."[1586]

Deniz hamamlarında yaşanan olumsuzluklar sadece ölümlerden ibaret değildir. Özellikle gençlerin buradaki "rezalet"leri, gazetelerce ele alınmış ve kınanmıştır. Öyle ki yaşanan olumsuzluklar üzerine 24 Mart 1875 tarihinde, belediye tarafından bir nizâmnâme neşredilmiş ve yaşanan rezaletlerin önüne geçebilmek adına, maddelerden biri bu konuya ayrılmıştır.[1587] *Hayâl* gazetesi, "Akıl Ermiyor" başlığıyla verilen metinde, deniz hamamlarında yaşanan olumsuzluklarla ilgili şu cümleleri kurar:

[1585] **Hayâl,** nr. 87, 5 Ağustos 1874, (24 Temmuz 1290), s. 3.
[1586] **Tiyatro,** nr. 39, 12 Ağustos 1874, (31 Temmuz 1290), s. 3.
[1587] "*On Birinci Madde: İşbu deniz hamamlarında müskirâta dair asla bir şey satılmayıp yalnız limonata ve bu gibi sâir meşrubât-ı âdiye füruht olunacak ve me'kûlâta müteallik matbûh ve gayr-i matbûh it'ama bulundurulacaktır ve sarhoş ve bi-edeb eşhâs olarak gelenler hamama kabul olunmayacak ve her bir hamama maaşı hamamlar hasılatından te'diye olunmak üzere Şehremâneti cânibinden birer çavuş konulup bunlar hilâf-ı nizâm ve mugâyir-i adâb-ı umûmiye bir gûna hal ve hareket vukûa getirilmemesine dikkat edecektir.*" Osman Nuri Ergin, **Mecelle-i Umûr-ı Belediyye,** Cilt 4, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1995, s. 2143.

"Deniz hamamlarının, husûsan Köprü'deki ile Yenikapı'dakinin rezâletleri derece-i nihâyeye vardığı ve bir düzüye bunlardan şikâyet olunduğu hâlde hiçkimsenin kulak asıp vazife etmemesine, bazı gençlerimizin de bu misillü menba-yı rezâlet olan mahallerde denize girmekten çekinmemelerine."[1588]

akıl ermiyor diyerek, yaşanan "rezalet"ler için tepkisini ortaya koyar. Gazete, aynı sayıda deniz hamamları için neşrettiği bir başka yazıda ise denize girmek için değil de girenleri seyretmek için gelenleri eleştirir. *Hayâl*' e göre, bu seyircilerin yüzünden gerçekten denizden faydalanmak iseteyen insanlar mağdur olmaktadır:

"(...) Adeta halk deniz hamamlarına yıkanmak için gitmiyorlar denize girenleri seyretmek üzere devâm ediyorlar. Hem seyirlerinden de istifâdeleri olmalı. Evet oluyor a! Eğerçi olmamış olsa işlerini terk ederler de sabahtan akşama kadar deniz hamamında otururlar mı? Fakat sû-i tâli'lerinden denize muhtaç birtakım zayıf ve nâtüvân kimseler utanıp giremiyorlar. Cânım Karagöz! Ben pek iyi bilirim ki buna senin vicdânın hiçbir vechile kâil olmaz. Her hâlde deniz hamamlarının ıslâhı lâzım gelen mahalden temenni edilir."[1589]

Deniz hamamlarından gerçekten faydalanmak ve sıhhat bulmak isteyen vatandaşlar, utançlarından denize girememekte ve mağdur olmaktadırlar. Halbuki asıl utanması gerekenler, seyircilerdir. Buna karşın, seyretmeye ve vakit öldürmeye devam eden İstanbullular, her zaman için tepki toplamışlardır. İnsanları bu şekilde rahatsız eden seyircilerin yanı sıra "namus ehli"ne yakışmayacak harekette bulunanlar da mevcuttur. Bu tip insanların yüzünden, deniz hamamlrı "rezalet deryası" olarak nitelendirilir:

[1588] **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 2.
[1589] **Hayâl,** nr. 170, 17 Temmuz 1875, (5 Temmuz 1291), s. 3.

> “*Eğlence istersiniz değil mi? Ama ne yolda istersiniz. Taksim’e çıkalım desek toz toprak belâsı var. Deniz hamamlarına girsek orası da ehl-i namusa yakışmayacak sûrette rezâlet deryâsı...*”[1590]

Gençlerse uzak durmaları gereken bu deniz hamamlarına gitmekte heveslenmekte ve büyüklerini dinlememektedirler: “*Nev-heves gençlere deniz hamamına gidin denilse gitmeyecek, gitmeyin denildiği gibi gidecek.*”[1591] Deniz hamamlarına giden gençler, kendilerince yeni bir moda başlatarak, tek kişilik localara iki kişi girmeye başlamışlardır. *Hayâl* gazetesi, “Moda oldu” başlığı altında verdiği metinde, bu konuya şöyle değinir: “*Köprü’deki deniz hamamının bir kişilik locasına ikişer girmek.*”[1592] moda olmuştur.

Deniz hamamına girenleri seyretmek için gelen kişilerin sayısının her geçen gün arttığını ise yine gazetelerden öğrenmekteyiz. Öyle ki sırf bu kişiler oturarak, rahatlıkla seyretsinler diye deniz hamamı havuzunun kenarına iskemleler yerleştirilmiştir. *Hayâl,* bu durumdan duyduğu rahatsızlığı “Olmasa idi” başlıklı yazısında şöyle dile getirir: “*Deniz hamamında havuzun etrâfına seyircilere mahsus iskemleler.*”[1593] Cümlenin sonunu başlıktaki ifade ile tamamladığımızda, söylenmek istenen ortaya çıkar.

[1590] **Hayâl,** nr. 172, 22 Temmuz 1875, (10 Temmuz 1291), s. 3.
[1591] **Hayâl,** nr. 177, 3 Ağustos 1875, (22 Temmuz 1291), s. 3.
[1592] **Hayâl,** nr. 183, 17 Ağustos 1875, (5 Ağustos 1291), s. 3.
[1593] **Hayâl,** nr. 184, 19 Ağustos 1875, (7 Ağustos 1291), s. 3-4.

5.2.2 Hamamlar[1594]

İlk dönem mizah gazetelerinde deniz hamamlarının yanı sıra, geleneksel hayatımızda yer etmiş olan hamamlarla da karşılaşmak mümkündür.[1595] Hamamlardaki olumsuzlukların yansıtıldığı gazetelerde, özellikle kirlilikten yakınılmıştır. Müşterilerin kullanması için verilen havlular kir içindedir. *Hayâl* gazetesi, "Gör de Görmüyor Gibi Dur" başlığıyla verdiği metinde, hamamlardan şöyle yakınır: "*Bazı hamamlarda vakit için alınan abdeste verilen havluların pâklıklarını*"[1596], gör de görmüyor gibi dur diyerek, tepkisini ortaya koymuştur.

Hamamlarda yaşanan bir başka sorun ise çocukların kalabalık bir şekilde hamama gelip buraya işgal ederek, halkı rahatsız etmeleridir. *Çaylak* gazetesi kendi matbaasına gelen şikâyetleri ve bu şikâyetler üzerine yapılanları sıralarken, bu konuya şöyle değinmiştir:

> "*Cağaloğlu Hamamı'na geçen sabah bir alay mektep çocuğu dolup kurnaları zabt ile halkı taciz eylediklerinden şikâyet... Muâmele: Matbaamız tımarhane olmadığından icâb eden mahalle gönderilmiştir.*"[1597]

1594 "*O zamanki İstanbul'un hamam durumu şöyle idi: Fakir, orta halli, hali vakti yerinde, hattâ enikonu zengin tanınan ailelerin evlerinde, yatak odalarındaki gusulhanelerden başka ailenin yıkanacağı bir banyo yeri yoktu. Büyük konakların, yalıların, köşklerin hemen hepsi ahşap oldukları için hususi külhanlı, bir veya iki kurnalı soyunma yerli, küçük hamam daireleri binadan uzak, bahçelerinde mevcuttu. Bu konak hamamları haftada bir kızdırılır, gündüz hanımlar, çocuklar, sonra halayıklar, gece de efendiden sonra, uşaklar, kâhyalar, ahçılar yıkanırdı. Evlerinde gusulhaneden başka yıkanacak yeri olmayan aileler ise on, on beş günde bir hamama giderdi. Her semtin büyük ve meşhur hamamları vardı. İstanbul hamamlarının yüzde doksanı çift idi. Bazı küçük tek hamamlar da vardı ki; bunlar sabahtan öğleye kadar erkeklere, öğleden sonra akşama kadar kadınlara mahsustu.*" Münevver Alp, "Eski İstanbul Hamamları ve Gezmeleri", **Türk Folklor Araştırmaları,** No: 179, Haziran 1964, Yıl: 15, Cilt 8, s. 3423.

1595 "*İstanbul'un semt semt, kimi suyu, kimi temizliği ve ferahlığı, kimi 'ana' ve 'natır'larının, 'usta'larının terbiyesi, neşesi, tecrübesi, türlü türlü marifetleri ile ün almış birçok hamamları vardı. Ekserisi gündüzün kadınlara hasr ve tahsis edilir, bazıları ise erkekler için ayrı, kadınlar için de gene ayrı kısımları ihtiva eden 'çifte hamam' şeklinde idi. Bu çifte hamamların kadınlara mahsus kısmının kapısı mutlaka yan bir sokağa açılır, müşteriler oraya çekinmeden, sıkılmadan girip çıkabilirlerdi.*" Ercüment Ekrem Talû, "Eski İstanbul'da Kadın Hamamları", **Resimli Tarih Mecmuası,** S. 2, Şubat 1950, s. 66.

1596 **Hayâl,** nr. 180, 10 Ağustos 1875, (29 Temmuz 1291), s. 3-4.

1597 **Çaylak,** nr. 10, 5 Mart 1877, 8 Safer 1293, 21 Şubat 1292, s. 4.

6. ÂFETLER/SALGIN HASTALIKLAR (KOLERA)

6.1 Yangınlar

Eski İstanbul dendiğinde, akla ilk gelen olaylardan biri de yangınlardır. Evlerin ahşap olması dolayısıyla[1598], çok çabuk ortaya çıkan, çıktığında da söndürmesi pek güç olan yangınlar, her zaman İstanbullular için sıkıntı olmuştur.[1599] Ancak, yangınların bu kadar sık çıkıyor olmasında tek sebep, ahşap binalar değildir. İnsanların kayıtsızca davranması, gerekli tedbirlerin alınmaması ve rahatlık yangınların çok sık görülmesinin nedenlerindendir.[1600] İlk dönem mizah gazeteleri de

---

[1598] "*İstanbul 1509 yılında depremle sarsılıp da ahşap bina, sarsıntıya olan mukavemeti nedeniyle tercih edilir hale gelirken, 19. yüzyılın ikinci yarısında bu kez Hocapaşa ve Pera yangınları, kagir bina inşa etmek üzerine çalışmaların hızlandırılmasına neden olacaktır. 10 Temmuz 1894 tarihli Büyük İstanbul Depremi kendini hatırlatarak, kagir bina inşası sırasında destekleyici demir putrel ilave edilmesini ve Frenk tuğlası kullanılmasına yol açana dek, ahşap bina inşa etme geleneğine neden dönülmüş olduğu pek de hatırlanmayacaktır.*" Rivka Geron Schild, "19. Yüzyılda Kentsel Dönüşümün Meşruiyeti Olarak Yangın", **Doğu Batı Düşünce Dergisi,** Yıl: 17, S.68, Şubat, Mart, Nisan 2014, s. 128.

[1599] "*20. yy'ın başlarına değin, İstanbul halkının her yangın çıkışında, sel baskınlarına uğrayan Edirne'yi de anımsayarak 'Edirne sudan, İstanbul ateşten batacak!' demeleri ve padişahların payitaht edindikleri bu iki şehirde uğursuzluklar olduğuna inanmaları, kuşkusuz yangın karşısındaki çaresizliğin bir ifadesiydi. Halk, yangından ancak Allah'ın inayeti ile kurtulunacağına inanmış, bu inançla da evlerinin saçaklarına 'Yâ Hâfız' levhaları asmayı, evin çevresinde tütsüler gezdirmeyi, ateşin dokunmayacağına inanılan türbelere, yatırlara yakın yerlerde oturmayı, daha gerçekçi yaklaşımla da çeşme, hamam ve sarnıçlar civarında ev edinmeyi tercih edegelmişlerdi.*" Necdet Sakaoğlu, "Yangınlar-Osmanlı Dönemi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yay., 1994, s. 428.

[1600] "*İstanbul yangınlarının sebeplerine genel olarak bakıldığında, han ve bekar odası gibi yerlerde ikamet edenlerin ocak ve mangal kullanımında dikkatsiz davranmalarının büyük payı olduğu görülür. Vefa meydanındaki Vefa Hanı'nda 1846 yılının sonlarında çıkan yangın bunlardan birisidir. Bu yangında bir oda yanmış ve etrafına sirayet ettirilmeyerek söndürülmüştü. Aynı günlerde Davudpaşa'daki Kamil Efendi Hanı'nda bir yangın meydana gelmiş ve soruşturma sonucunda her iki yangının da, buralarda yaşayan bekarların mangalları iyice söndürmeden odaları terk etmelerinden kaynaklandığı anlaşılmıştı. Bunun üzerine hükümet yeni bir düzenleme ile, ısı sistemlerini dikkatsiz kullanarak yangına sebebiyet veren kimselerin han ve odalardan çıkarılmasını, bu türlü yerlere alınacak kiracıların kefalet usulüyle istihdam edilmesini ve buna uymayan han yetkililerinin görevden uzaklaştırılmasını karara bağlamıştır. Bu dönemde meydana gelen yangınlar için tutulan jurnaller, afetin kasıttan ziyade küçük dikkatsizliklerden kaynaklandığını ortaya koymuştu: '(...) Mesela bazıları evinin üst katında tavaya yağ koyup kendisi aşağı inerek aher işle meşgul olduğu halde yağ parlayıp sirayet etmesi ve bazısı dahi yaktığı mum ve kandile bakmayıp halet-i gafletle yanıp şeraresi sıçraması gibi sebeplerden vuku bulduğu görülmekte olduğundan (...)' küçük ihmaller nedeniyle binlerce ev kül olmakta, nice insan hayatını kaybetmekte idi. Sultan Abdülmecid döneminde yayımlanan tenbihnamelerde bu tür dikkatsizliklerden sakınılmasına, ocak ve baca temizliğinin ihmal edilmemesine vurgu yapılmaktaydı.*" Kemalettin Kuzucu, "Osmanlı Döneminde Vefa Yangınları ve Semt Topoğrafyasına Etkileri", **Bir Semte Vefa,** Haz. N. Bilge Özel İmanov-Yunus Uğur, Klasik Yay, İstanbul, 2009, s. 572-573.

bu konuya değinen yayınlar arasındadır. İnsanların kayıtsızlığına ve rahatlığına bir türlü anlam veremeyen *Diyojen,* şahit olduğu bir durumu okuyucularına şöyle aktarır:

> "*İstanbul'un yangınları ma'lûm. Yangınlar ma'lûm da esbâbı mechûl değil a. İşte dün akşamüzeri gördüğüm hâl yangın için sebep olabilecek hallerin birisi idi ama (yine Allah kazasından esirgesin) diyerek gördüğümüz şeyi de hikâye edelim. Bâb-ı Zabtiye'den Sultanhamamı'na doğru gelirken Aşir Efendi Hanı'nın ard kapısı hizâsına vardığımda o kapının karşısında ve (8) numarada olan hânenin altında bulunan kahvehâneden bir soba borusu çıkarılarak mezkûr hânenin saçağına kadar uzatılmış ve hânenin ahşap olan (her tarafı ahşap ya) köşesine o derece bitiştirilmiş ki bu boru soba boruluğundan çıkıp tenekeden ma'mûl yağmur oluğu denecek bir hâle gelmiş (boru kızar ise ahşabı tutuşturacağı ma'lûm). Sade bu mu ya boru ortasından da kopmuş ve kopuk tarafının gazı hânenin çürük kaplamalarına dayanmış ve havanın dünkü soğukluğu iktizâsınca sobasına fevka'l-âde ateş doldurulmuş. Elhâsıl bir hâneyi yakmak için başka türlü vesâil-i ihrakiyeye hâcet kalmayacak bir dereceye gelmiş. (Allah kazasından saklasın.)*"[1601]

Yangın çıktıktan sonra onu söndürmesi de ayrı bir sorun teşkil eder; çünkü İstanbul'un yangınlarını söndürmekle görevli tulumbacılar[1602], görevlerini lâyıkıyla yerine getirmezler. *Diyojen,* okuyucularına "tulumbacılar rezaleti"nin[1603] ortadan

---

[1601] **Diyojen,** nr. 95, 24 Şubat 1872, (12 Şubat 1287), s. 2.

[1602] "*Türkçeye 'tulumba' imlasıyla yerleşmiş olan kelime, çeşitli dillere farklı şekillerde geçmiş olup İtalyanca 'tromba' kelimesinden bozmadır. Türkçede 'Sıvıları alçak yerlerden çekmeye veya yüksek yerlere çıkarmaya yarayan araç' anlamında kullanılmaktadır. Tulumba aletini taşıyan ve kullanan kişilere de tulumbacı denmektedir. Osmanlılarda tulumbacı olarak bilinen meslek sahipleri, aynı adı taşımakla beraber farklı çağlar söz konusu olduğunda birbirinden farklı görev ve işlevlerin failleri olarak dikkati çeker. Örneğin, 17. yüzyılda tulumbacı esnafına mensup kişilerin görevi, gemilere dolan suyu tahliye etmek şeklinde karşımıza çıkmakta iken buna karşılık, 18. yüzyılda tulumbacı teşkilatının kurulması ile terimin anlamı genel olarak yangın söndürenleri tarif etmek üzere yaygınlık kazanmıştır.*" Kenan Yıldız., "Yeni Belgeler Işığında Tulumbacıbaşı Gerçek Davud Ağa ve Tulumbacı Şeritçileri Esnafı", **Kitaplara Vakfedilen Bir Ömre Tuhfe İsmail E. Erünsal'a Armağan 1,** Ülke Kitapları, 2014, s. 557.

[1603] "*Köprü muhafızlarından biri 'Tulumbacılar!' diye bağırdı. Bir kenara çekildik. Yarı çıplak, başı açık, göğsü kıllı, kan ter içinde bir vahşiler, dördünün omzunun üstünde çocuk tabutuna benzeyen ufak bir tulumba olan uzun saçlı, katil, hırsız suratlı ihtiyarlar, gençler, cüceler ve devler güruhu, çengelli uzun sırıklar, urganlar, baltalar ve kazmalarla, gözleri yuvalarından uğramış, saçları*

kaldırılacağını, bunun yerine düzenli bir yangıncı heyeti[1604] oluşturulacağını haber verir:

> "*Frenkler harîk belâsı İstanbul'un bütün bütün harâbına kadar sebep olmaya müstaid mesâibden bulunduğunu keşfederek Şehremaneti dahi inanabilmiş olduğundan şimdiki tulumbacılar rezaleti yerine adamakıllı bir yangıncı heyeti teşkil edilecek imiş.*"[1605]

Çıngıraklı Tatar gazetesinin sayfalarında tefrika edilen ve "Amerikalı Bir Seyyahın İstanbul'da Meşhûdâtı" başlığı ile verilen mizahî-kurmaca seyahatnamede, artık Beyoğlu tarafında yaşayamayacağını anlayan seyyah, İstanbul tarafına yerleşmeye karar verir. Ders almakta olduğu hoca ile birlikte otelden ayrıldıklarında büyük bir gürültü kopar. Yarı çıplak insanlardan oluşan kırk elli kadar adamın, ortalarında bordo bir sandık olduğu hâlde, sür'atle koştuklarını görür. Amerikalı, tulumbacılara yakalanmıştır: "*Yanımda bulunan adamdan bu gürültünü ne olduğunu sual eyledim. 'Yangın varmış bu da tulumbadır. Söndürmeye gidiyorlar.' diye cevap verdi.*"[1606] Koşan insanların nasıl yangın söndürebileceklerini anlayamayan Amerikalı, tulumbacıların sandığının ne kadar az su aldığını da vurgular. Yalın ayak koşmakta olan tulumbacıların, Avrupa taklid edilerek İstanbulluların hayatına girdiğine hükmeden seyyah, her ne gördüyse Avrupa taklidi olduğunu söyleyerek, Türklerin Avrupalıları taklit etmeyi çok sevdiklerini de ekler.

---

dağılmış, yamalı yırtık urbaları uçuşarak, uluyarak, soluyarak yanımızdan geçtiler. Yüzümüze bir vahşi hayvan kokusu yayarak Galata sokağında kayboldular, uzaktan gelen son 'Allah!' feryatlarını duyduk ve her şey yine derin bir sessizliğe gömüldü." Edmondo De Amicis, **İstanbul (1874),** Çev. Beynun Akyavaş, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1993, s. 243.

[1604] "*Eldeki bilgilere göre, İstanbul'da şehri dönem dönem kasıp kavuran yangınlarla mücadele için adımlar atılmaya 1576'da III. Murad zamanında başlanmıştır. III. Murad'ın fermanı 'İstanbul kadısına hüküm ki' diye başlamakta ve İstanbul ahalisinin evinin damına yetişecek bir merdiven, bir büyük fıçı su bulundurması ve bunları bulundurmayanların subaşına teslim edilecekleri ve cezaya çarptırılacakları belirtilmektedir.*" Bünyamin Çelebi, "İtfaiye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1994, s. 306.

[1605] **Diyojen,** nr. 169, 10 Aralık 1872, (28 Teşrinisani 1288), s. 3.

[1606] **Çıngıraklı Tatar,** nr. 20, 14 Haziran 1873, (2 Haziran 1289), s. 3-4.

Tulumbacıların[1607] ne kadar rahat ve sorumsuz olduklarını, talim sırasında yaptıklarından da anlayabiliyoruz. *Tiyatro* gazetesinin verdiği habere göre, tulumbacılar eğittim sırasında kendilerini izleyen vatandaşları ıslatmışlardır: "*Kadıköyü'nde tulumbacılar talim ederken seyircileri yangın zannedip ıslattılar*"[1608] Tulumbacıların rahat ve sorumsuz tavırlarını anlatmak için sadece yazılar yazılmamaış, karikatürler de neşredilmiştir. Bunlardan bir tanesi *Tiyatro*'da karşımıza çıkar. 3 Haziran 1874 tarihli nüshada yayımlanan karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Mahza hafifletip süratle gitmek ve yangının itfasına bir ayak evvel hizmet etmek için…" tulumbacılar, ellerindeki suları boş yere yollara akıtmaktadırlar.



Resim-97 Tiyatro, nr. 19, 3 Haziran 1874, (22 Mayıs 1290), s. 4.

Yine tulumbacıların rahat tavırlarını aktarmak maksadıyla yayımlanan karikatürlerden biri ise *Çıngıraklı Tatar*'da görülür. 23 Nisan 1873 tarihli nüshada karşımıza çıkan karikatürün altında şu cümle yer alır: "-Yeni gelmişler de ilk sigaraları imiş… Bir de kahve isterlerse ne yapmalı!"

[1607] "*Lale devrinde tulumbanın ülkeye girmesi ve tulumbacı ocağının kurulmasıyla yangınla mücadele hususunda teknik ve kurumsal açıdan yeni bir dönem başladı. Türkiye'de tulumbanın mucidi kabul edilen Gerçek Davud Ağa, 1132 (1720) yılında Ser-tulumbacıyân-ı Dergah-ı Âlî olarak atanarak tulumbacı ocağının ilk nüvesi teşkil edilmiştir. İlerleyen tarihlerde saka ve neccar gibi yardımcı kuvvetlerden faydalanılmaya başlandı. Sakalar yangın yerine su taşımakla; dülger ve neccarlar ise gerekli görülen yapıları yıkmakla yükümlüydüler.*" Kemalettin Kuzucu, **Bâbıâlî Yangınları ve Sosyo-Ekonomik Etkileri (1808-1911),** Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Dan. S. Selçuk Günay, Erzurum, 2000, s. 116-117.

[1608] **Tiyatro,** nr. 40, 15 Ağustos 1874, (3 Ağustos 1290), s. 3.



Resim -98 Çıngıraklı Tatar, nr. 5, 23 Nisan 1873, (11 Nisan 1289), s. 3.

22 Ağustos 1874 tarihinde, Cihangir'de bir yangın çıktığını yine Tiyatro'dan öğrenmekteyiz: "*Cihangir'de kazâen yangın zuhûr etmiş ise de hele bin şükür çok ziyânlık olmadı.*"[1609] Hane sahibine yangınla beraber gelen bir bela daha vardır. Bu da yağmacılardır. Bir evde yangın çıktığını haber alan yağmacılar, hemen evin etrafını sarıp içeride değerli gördükleri ne varsa hepsini alırlar. Bu durum karşısında çaresiz kalan İstanbullular, yangının yanında bir de yağmacılarla uğraşmak durumunda kalırlar. *Hayâl* gazetesi bu duruma bir son verilmesini ister:

> "*(...) Ancak bu belâ geldiği zaman yalnız gelmeyip refâkatinde yağmacı nâmıyla birçok avane ve haşarât da birlikte gelir. Öteki vizitesini ifâ ederken berikiler de çekirge gibi etrafa münteşir olarak dört tarafı dolu vurmuş tarlaya döndürüyorlar. Gerçi kendine söz geçirmek biraz müşkilce olup geldiği mahalden def'i birçok istiskale muhtaç ise de avanesinin de'f-i teb'îdi o kadar müşkül bir mesele olduğundan hiç olmazsa onların olsun birlikte bulundurulmamasına sarf-ı himmet buyurulsa ahali de bir mu'cez ziyaretçi yüzünden iki türlü belaya uğramamış olur.*"[1610]

[1609] **Tiyatro,** nr. 42, 22 Ağustos 1874, (10 Ağustos 1874), s. 4.
[1610] **Hayâl,** nr. 94, 29 Ağustos 1874, (17 Ağustos 1290), s. 2.

Eskiden beri İstanbul yangınlarını ahaliye haber vermek üzere atılan toplar da mizah gazetelerinin konusu olmuştur. 1874 senesinde çokça top atılmış olması dolayısıyla, *Latife* şu mizahi haberi yayınlamıştır:

> "*Âdet-i kadîm olduğu üzere harîk zuhûrunda atılan toplar için vuku' bulan masârif bu senenin bütçesinde bir hayli artmış olduğundan bundan böyle bir yerde harîk zuhûr eder ise topu sigortacılar atacakmış.*"[1611]

"Belâ" olarak nitelendirilen yangınlar, artık İstanbulluları tam manasıyla bıktırmıştır. Dolayısıyla, *Latife* şu soruyu sorma gereği duyar: "*İstanbul harîk belâsından kurtulacak mı?*"[1612] Bu belaya karşı gelebilmek için ise tulumba talimleri devam etmektedir:

> "*Sultanahmet Meydanı'nda tulumba tecrübe olundu. Birinci tecrübede bî-çâre frenkin bütün gayretleri hebâ olmuş iken işittiği (yuha) sadâlarından bir kat daha gayrete gelip ikincide bir hamlede yangını söndürdü. (Sa'yi meşkûr olsun.)*"[1613]

Yangınlarla ilgili bir başka sorun ise yangın kulelerinde görevli bekçilerin, tulumbacılara yangının yerini yanlış bildirmeleri ile ilgilidir. Her yangın kulesindeki bekçi, yangını farklı bir adreste gösterince kafalar karışmakta ve yangına müdahale gecikmektedir. Bu durumu önlemek için *Hayâl*'in mizahi bir önerisi vardır:

> "*Galata ve İstanbul*[1614] *kulelerinin yangın nöbetçileri kable'l-ilân yekdiğeriyle birleşip harîk mahallini iyice müzâkere etmek ve*

[1611] **Latife,** nr. 3, 31 Ağustos 1874, (19 Ağustos 1290), s. 1.
[1612] **Latife,** nr. 5, 7 Eylül 1874, (26 Ağustos 1290), s. 2.
[1613] **Tiyatro,** nr. 62, 9 Ocak 1875, (28 Kanunuevvel 1290), s. 2.
[1614] "*Beyazıt Yangın Kulesi, Beyazıt'ta İstanbul Üniversitesi merkez binası bahçesinin doğu kesimindedir.*" Afife Batur, "Beyazıt Yangın Kulesi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 190.

Makriköyü'ndeki yangını Altımermer'dedir diye haber vermemek için iki kule beyninde muallak bir (zangoç) köprüsü yapılmalı!"[1615]

Yangın kulelerinin pek de işe yaramadığını göstermek adına *Hayâl,* 1 Haziran 1875 tarihli nüshasında aşağıdaki karikatürü yayımlama gereği duyar. Karikatürün altında şu ifadeye yer verilmiştir: "Vakit vakit hânelerinde yangın olup lmadığını anlamak için İstanbul ahalisine Karagöz Efendi'nin keşf ettiği vâsıta."



Resim-99 Hayâl, nr. 150, 1 Haziran 1875, (20 Mayıs 1291), s. 4.

Bu kadar çok yangın geçiren İstanbul'da, hâlâ evler için yangın sigortasının yapılmıyor olması ise *Meddah*'ın hayretle karşıladığı bir durumdur: "*Yangının ardı kesilmediği halde halk hânesini sigortaya koymuyor. Niçin?*"[1616]

Yangınların derhal söndürülmesi için, edilen vaadlerin hiçbiri yerine getirilmemiştir. Bu durum karşısında daha fazla sessiz kalamayan *Hayâl,* sözlerin neden tutulmadığını sorgulama ihtiyacı duyar:

"*Kuzum Karagöz, hani ya yangınların derhal itfası için bir ecza yapıldı idi. Hani ya mahsus tulumbacı alayı teşkil olundu idi. Hani ya birtakım*

[1615] **Hayâl,** nr. 136, 23 Ocak 1875, (11 Kanunusani 1290), s. 2.
[1616] **Meddah,** nr. 9, 22 Mart 1875, 8 14 safer 1292), s. 3-4.

kulübeler yapılıp patırtı ve şamatalar ile harîkin derhal itfası çaresi bulundu ve tecrübeler olundu idi. Onlar ne oldu?"[1617]

Sadece yangın söndürme gereçlerini geliştirerek ve profesyonel bir itfaiye ekibi kurarak, yangınlarla baş edebilmek mümkün değildir. İnsanların da had safhada dikkatli ve tedbirli olmaları gerekir. İstanbulluların tedbirsizliği 1875 senesinde de devam etmiş ve tavuklarında bulunan bitleri temizlemek uğruna ateş yakan bir adam yüzünden yangın çıkmıştır:

"*Görüyorsunuz yanan evin sahibi benden zekî bir zat olup birkaç tavuğa mâlik imiş. O bizde yoktur. Mâlik olduğu tavuklar da birtakım bitlere malik imiş. O bazı gazetecilerimizde çoktur. Bitler, tavukları râhat bırakmadığı için herif düşünmüş taşınmış başka çare bulamamış birkaç okka İstikbal almış kümesin içine koymuş. Şems ilavesiyle tutuşturmuş. Bunun dumanından tavukların bitlerini ayıklayacak iken ev tutuşmuş.*"[1618]

Yangınların çıkmasının ve söndürülmesinin ardından, neler yapıldığına dair de mizah gazetelerinden bilgi alabilmekteyiz. *Hayâl*'den öğrendiğimize göre, 1865 senesinde çıkmış olan büyük Hocapaşa yangınının[1619] üzerinden bir hayli vakit geçmesine rağmen; yani 1876 senesi gelmesine karşın, hâlâ yangından sonra boşalan arsalar değerlendirilmemiştir: "*Hocapaşa harîkinden beri hâlî kalan arsalara ne vakit güzel güzel binalar yapılacak?*"[1620] 1876 senesinde, İstanbul'un çeşitli semtlerinde yangın yine kendini gösterir. Bu semtlerden biri Taşkasap'tır:

[1617] **Hayâl,** nr. 174, 27 Temmuz 1875, (15 Temmuz 1291), s. 4.

[1618] **Hayâl,** nr. 191, 4 Eylül 1875, (23 Ağustos 1291), s. 2-3.

[1619] "*27 Rebiülahir 1282 (19 Eylûl 1865) gecesi Hocapaşa'da çıkan yangın İstanbul'un büyük yangınları arasına dahil olmuştur. Rüzgârın da tesiriyle alevler bir çok kollara ayrılarak şiddetini arttırmış, böylece ertesi akşam yatsı vaktına kadar İstanbul'un mamur yerleri cayır cayır yanmıştır. Bu yangında: Hocapaşa'dan başka Cağaloğlu'nun ekseri yerleri yanmış, ateş buradan Sandıkçılar'a (Divanyolu'nda caddeye bir çıkıntı yapan Kara Mustafa Paşa türbesi ile medresesinin bulunduğu mıntıka) kadar uzanmış, tabiatiyle alevlerin yaladığı yerler tamamen mahvolmuştur. Ayrıca ateş Sultanahmed Meydanı'na kadar ilerlemiş, burada da son bulmayarak denize doğru uzanıp Kadırga limanı, Kumkapı, Nişanca tarafları yanmıştır.*" Mustafa Cezar, "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabiî Âfetler", **Türk San'atı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri I,** Berksoy Matbaası, İstanbul, 1963, s. 375.

[1620] **Hayâl,** nr. 253, 6 Haziran 1876, (25 Mayıs 1292), s. 4.

“Evvelki gün vuku’ bulan yangını duymadınızsa size söyleyeyim, bu yangın Taşkasap’ta idi ama çok ateş idiyse de hele dört yandan sıkılan tulumbaların yardımıyla derhal bastırıldı.”[1621]

6.2 Deprem Söylentisi

İlk dönem mizah gazetelerinde, deprem ile ilgili de bilgiler bulmak mümkündür. Ancak bu bilgiler, olan bir deprem üzerine değil de olması beklenen deprem üzerinedir. Kısacası, 1874 senesinde İstanbul’un Kadıköy semtinde bir “hareket-i arz” meydana geleceği dedikodusu gazetelere yansımıştır. Aslında bahsi geçen senede, Kadıköy'de deprem olmamıştır. Ancak, deprem söylentisi halkı huzursuz etmeye yettiği için, bu konuyu işleme gereği duyduk. Dedikoduya göre, Kadıköy’de bir deprem olacak ve bütün Kadıköy denize batacaktır; yani deprem sonrasında, bugünün tabiriyle bir tsunami meydana gelecek ve Kadıköy, tamamen sular altında kalacaktır. Bu dedikodu sadece Kadıköy halkını değil, bütün İstanbul halkını etkilemiştir. Çünkü depremin hangi gün olacağı da gûya bellidir ve bütün insanlar planlarını ona göre yaparlar. Dedikoduya göre deprem 28 Mayıs 1290; yani 9 Haziran 1874 Salı günü meydana gelecektir:

“*Bir Kadıköylü İle Bir İstanbullu Beyninde Muhâvere*

-Aman birâder birkaç günlük misafir kabûl eder misiniz?

-Buyrun efendim. Hayr ola?

-Canım Yahudinin bizim köy hakkında ettiği haltı işitmediniz mi?

-Hayır. Ne demiş?

-Efendim sağlıkla söyleyemez olaydı. Mayıs’ın yirmi sekizinde Kadıköyü yerin dibine geçecek demiş!

-Ey siz de inandınız mı?

[1621] **Çaylak,** nr. 39, 24 Temmuz 1876, 2 Recep 1293, 9 ağustos 1292, s. 3.

-Nasıl inanmayayım? Köyde şimdiden kükürt kokuları çıkmaya başladı. (...)[1622]

Bir başka dedikoduya göre ise isminin ilk harfi "kaf" olan köyler, yerin dibine batacaktır. Kadıköy de "kaf" harfi ile başladığı için, batacak köyle arasındadır:

"*-Ey birâder! Bugün köyden çıkıyoruz.*
-O niçin?
-Niçin olacak? Harf-i evveli kaf olan köyler batacakmış. Bizim Kadıköyü'nün evvel harfi de kaf.
-Canım onun için köyü terk edecek ne var?
-Ya ne yapalım?
-Bütün köylüler bilâ-nifâk köyün ismini değiştiriverin vesselâm."[1623]

Kadıköy'de müşterisi olan bir tüccar bile deprem gününe göre hareket eder. Kadıköylü müşterisinde bir alacağı varsa bir an önce temin etmeye çalışır. Kadıköy ahalisi arasında bu deprem muhabbeti o kadar artar ki *Hayâl,* bu muhaverelerden bir kısmını sayfalarına alma gereği duyar:

"*Bakkal- Çelebi hesâbı görür müsünüz?*
-Müşteri- Daha ay başı olmadı acelen ne?
-Sanki köy yere batacakmış da.
-Yok a kuzum yere batacak değil denize gark olacak.

-

-Mösyö bir poliçeniz var.
-Nasıl poliçe ver bakayım.
-İşte efendim vâkıâ daha vadesine bir hafta varsa da.
-İyi ya şimdi ne istiyorsun?
-Sanki iskonto etseniz de verseniz.

[1622] **Tiyatro,** nr. 19, 3 Haziran 1874, (22 Mayıs 1290), s. 3-4.
[1623] **Tiyatro,** nr. 20, 6 Haziran 1874, / 25 Mayıs 1290), s. 1.

-Ey oğul vadesi gelsin de gel paranı al.

-Yok efendim bugün verseniz yüzde elliye kadar iskonto ederim.

-Canım biz iflas etmedik herkesin namusu var.

-Yok efendim hâşâ lakin salıdan evvel aza çoğa bakmayarak paraları toplayacağım da…

-

-Efendi yağ, pirinç kalmamış giderken şu çömlekle torbayı götürseniz de doldurtsanız.

-Canım hele bir hafta daha sabrediniz bakalım ne olacağız.

-A! Bir hafta aç durulur mu? Hem ne olacağız ne demek?

-Yok canım bir şey yok ama zihnim biraz karışık da…

-

-Nasıl, bir tarafa gitmeye niyet var mı?

-Ne gibi efendim?

-Vakit yaklaşıyor da.

-Anlayamadım?

-Canım batacak mıyız ne olacağız?

-Etmeyiniz efendim çocuk mu oldunuz.

-Yok efendim Hudâ alîm bendeniz öyle şeylere îtikâd etmem ama bizim çocuklar mutlak durmayız diyorlar da bendeniz de çaresiz muvafakatta bulunmam lazım geldi ne çare kadın kısmı acayip hâlleri ma'lûm a.

-

-Efendi hâlâ oturacak mısınız?

-Ne var?

-Canım daha hâlâ ne var diyorsun ben canımı sokakta bulmadım duramam yarın gideceğim hem sen de burada kalmayacaksın anladın mı?

-

-Efendim şu bonoyu iskonto eder misiniz?

-Veriniz bakayım kimindir?

-Stefanoviç'in efendim.

-Hay hay!

-Ne istersiniz?

-Yüzde yarım.

-Pek âlâ!

-Lakin dur bakayım. Bunun vadesi Çarşamba günü imiş o hâlde edemem efendim.

-Niçin! Ne var?

-Çünkü Kadıköy'ünde oturur da…"[1624]

Gazete bir taraftan halkın deprem korkusunu muhavereler eşliğinde yansıtmaya çalışırken, diğer taraftan da Kadıköy'ün bu sene batmayacağını. Kadıköy'e bedel olarak Güllü Agop'un tiyatrosunun batacağını okuyucularına şöyle duyurur:

"*Kadıköyü bu sene yerin dibine batmayacak. Kadıköy'üne bedel Güllü Agop Efendi'nin tiyatrosu batacak. Lakin ne vakit batacağını gelecek senenin zâyiçesinde beyân ederiz.*"[1625]

Beklenen gün gelir ve Kadıköy batmaz. Kadıköy'ün söylendiği gibi neden batmadığını ve bu felaketin neden Kadıköy'ün başına geleceğini araştıran *Hayâl,* tahminlerini bir muhavere ile okuyucularına aktarır:

"*-Karagöz! Hani Kadıköyü batacak diyordun? Gördün mü batmadı. Demek ki Buhurlavi yalancı imiş.*
-Hayır Buhurlavi hiçbir vakit yalan söylemez. Hem senin öyle bir adama hod-be-hod yalancı demene de hakkın yoktur.
-A canım numûnesi meydanda duruyor! Eğer yalan söylememiş olsaydı. Kadıköyü'nün batması lâzım gelirdi.
-Hacivad! Kazın ayağı öyle değil Buhurlavi de yalan söylemedi lakin batmasına sebep var.
-Sebebi ne imiş?

1624 **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 1-2.
1625 **Hayâl,** nr. 70, 6 Haziran 1874, (25 Mayıs 1290), s. 3.

-Ha! Sabret anlatayım. Cenâb-ı Hakk mücerred bir günâhkârın sebebine gûyâ batıracaktı ancak Buhurlavi'nin haberi üzerine birtakımları köyden firâr etti. O günâhkâr da her kim ise firâr edenlerin arasında olduğundan artık köy de batmadı.

-Ya öyle mi?

-Öyle ya! Ne zannettin."[1626]

Tiyatro gazetesine göre ise Kadıköy'ün söylendiği gibi batmamasının sebebi bambaşkadır:

"*Bir Kadıköylü İle Bir İstanbullu Beyninde*

-Birâder sizin köyün zelzelesi nerede kaldı?

-Efendim üç dört ay te'hîr eyledi?

-O niçin ya?

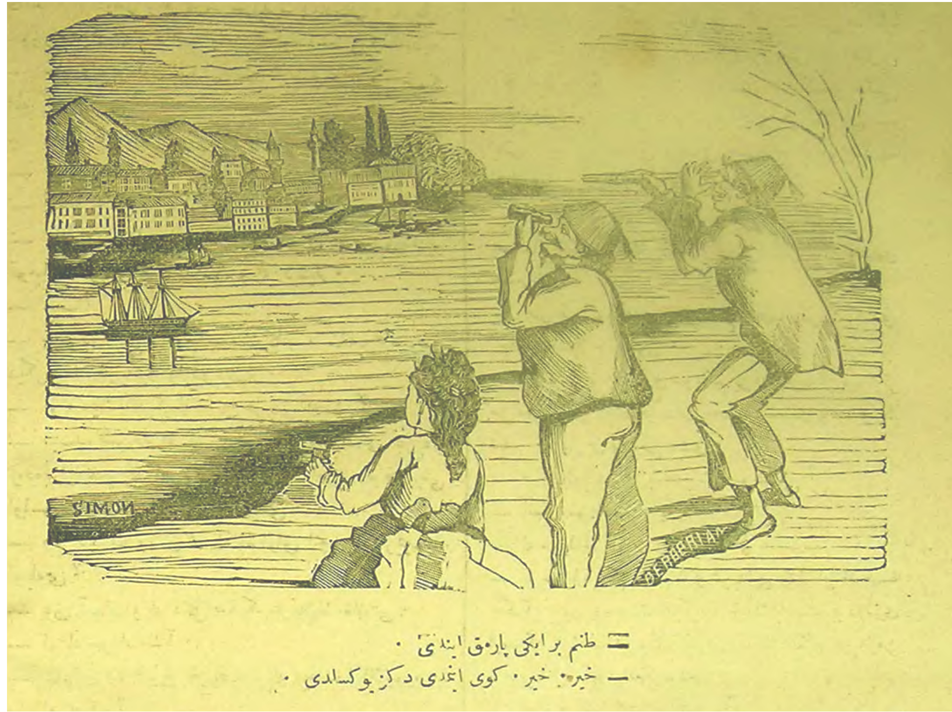
-Tiyatro gazetesinin ihtârı üzerine yerin dibine batacak eşyâ ve adamlar toplanmakta da ondan için."[1627]

Kadıköy'ün batmasına sebep olacak günâhkârı aramak yerine, batmamasını sağlayan bir fazilet ehli aramaya başlayan *Hayâl*, en sonunda Kadıköy'de yaşayan Mösyö ve Madam Biş'te karar kılar. Bu kişilerin fazilet sahibi olmaları, gazeteye göre Kadıköy'ü kurtarmıştır:

"*Şimdi Biş kimdir ki bu kadar fazîlet sahibi imiş diye suâl edeceksiniz vâkıâ hakkınız var. Kim olduğunu size beyan edeyim. Bu Mösyö ve Madam Biş yarı Fransız, yarı Almandır. Bu zât karnı aç olanları doyurur. Yatacak yeri olmayanlara yatak verir gayet mükerrem, handân misafirperver bir zâttır. Güzel güzel börekler yapar. Yaptığı börekler o kadar lezîzdir ki onun böreğini yiyen artık başka börek yemeyi arzu etmez.*"[1628]

[1626] **Hayâl,** nr. 71, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 2.
[1627] **Tiyatro,** nr. 21, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 3.
[1628] **Hayâl,** nr. 74, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3.

Kadıköy hakkındaki deprem söylentisi karikatürlere de yansımıştır. *Hayâl*'in 10 Haziran 1874 tarihli nüshasında, konu ile ilgili aşağıdaki karikatüre yer verilmiştir. Altında ise şu diyalog yer alır: "-Zannım bir iki parmak indi. –Hayır hayır. Köy inmedi deniz yükseldi."



Resim 100 Hayâl, nr. 71, 10 Haziran 1874, (29 Mayıs 1290), s. 4.

Bütün bu deprem dedikodularının yanı sıra İstanbul'da gerçekten depremler de oluyordu. Bu depremleri de sayfalarına alan gazeteler, deprem sonrası durum hakkında da bilgi verirler. Bu gazetelerden biri *Latife*'dir: "*Taksim- Birkaç günden beri buralarda hareket-i arz devâm etmektedir. Bu cihetle birçok hâneler yıkıldı ise de eşyâlardan mâadâ altında kalan yoktur.*"[1629] 1875 senesinde Balıklı semtinde hissedilen deprem de gazetelere yansımıştır:

> "*Dünkü gün Balıklı'da bir hareket-i arz vuku' bulup meydanda bulunan adamlardan bazıları yarım arşın kadar yerden yukarı sıçradıkları ve*

[1629] **Latife,** nr. 16, 15 Ekim 1874, 3 Teşrinievvel 1290, 5 Ramazan 1291, s. 4.

davulcuların ellerinde bulunan çomaklar davullara dağdağa ile çarpıldıkları işitilmiştir."[1630]

6.3 Kolera[1631]

İlk dönem mizah gazetelerinden anladığımız kadarıyla, 1870'li yıllarda[1632] Kasımpaşa semtinde bir kolera[1633] salgını baş göstermiştir. Kasımpaşalıları zor duruma sokan ve semtin karantinaya[1634] alınmasına sebep olan bu durum *Diyojen* tarafından okuyucularına şöyle duyurulur:

[1630] **Latife,** nr. 13, 1 Mayıs 1875, 19 Nisan 1291, 26 Rebiülevvel 1292, s. 1.

[1631] "*Kolera, epidemi ve pandemi halini alabilen, insanda akut başlangıçlı bulantısız kusma, karın ağrısız şiddetli ishal, kısa zamanda su ve elektrolit kaybına bağlı olarak gelişen ve kısa sürede girişimde bulunulmazsa oldukça öldürücü olan bir enfeksiyon hastalığıdır. Hastalığın etkeni olan ve 1883'te Koch tarafından bulunan Vibrio Cholera'nın kirli içme suları ve yiyeceklerle ağız yoluyla alımından iki üç gün sonra belirtiler başlar. Hastalık, mikrobun mideden geçerek bağırsaklara yerleşip çoğalmasından meydana gelir. Bu mikrop hasta dışkısında ve dışkı bulaşmış bölgenin sularında daima bulunur.*" Mesut Ayar, **Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul Örneği (1892-1895),** Kiabevi Yay., İstanbul, 2007, s. 4.

[1632] " *'Büyük Salgın'ın ardından Rusya'da patlayan koleraya karşı, Kavaklar'da Rus limanlarından gelen gemilere sıkı bir karantina uygulandıysa da, 1870'te İstanbul'a ulaşan kolera 15 bin can alır. Bu tarihten sonra tamamen yok edilemeyen hastalık, bir azalıp bir şiddetlenerek devam eder; 1876'da yaklaşık 7 bin İstanbullu koleradan ölür.*" Nuran Yıldırım, "Evvel Zaman İstanbul'unda Sağlık", **İstanbul,** S. 48, Ocak 2004, s. 62.

[1633] "*Şiddetli sürgün ve kusmalarla kendini gösteren bulaşıcı, salgın ve kırıcı hastalık.*" **Meydan Larousse Büyük Lûgat ve Ansiklopedi,** Yedinci Cilt, Meydan Yayınevi, İstanbul, s. 391. "*Kolera, ilk kez Hindistan'ın Ganj sahillerinde, özellikle Bengal Eyaleti'nde görülmüş, önce bütün Hindistan'a ve sonra da Güney Rusya, Yakındoğu ve Afrika'dan bütün dünyaya yayılmıştır. İstanbul'a deniz yoluyla gelen kolera ilk salgını 1831 yazında yapmış ve kısa zamanda bütün imparatorluğa yayılmıştır. Bu salgında günlük ölüm 200'e kadar yükselmiş ve 6.000 kişi ölmüştür. Bu sıralarda hekimbaşı olan Mustafa Behçet Efendi (1774-1843) henüz mikrobu keşfedilmemiş olan kolera-morbüs'ten korunmak ve hastalığın belirtileri ile seyri hakkında bilgi verip halkı uyarmak amacıyla Kolera Risalesi'ni (1831) yazmış, bu kitapçık devlet tarafından sivil ve askeri görevlilerle mahalle muhtarlıklarına dağıtılmıştır. Salgın sırasında, İstanbul'daki hastanelerin kapılarında giriş çıkışı kontrol eden birer karakol kurulmuştur. Karantina teşkilatının kurulması da bu salgın nedeniyle gündeme gelmiştir.*" Nuran Yıldırım, "Kolera Salgınları", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 5, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yay., s. 45.

[1634] "*Karantina teşkilatı Türkiyede Tanzimattan evvel tekemmül etmiştir. Fakat Tanzimattan sonra bizde beynelmilel konferanslara ve mukarreratına çok büyük ehemmiyet verilmiştir. Karantina tabiri İtalyancadan lisanımıza giren bir kelimedir. Kırktan ibaret manasına gelen bu kelime karantina müddeti kırk gün olmayıp daha kısa zaman ve saatlere munhasır tarihlerde bile bu ismi muhafaza eder. Osmanlı Hükûmeti bu usulü beynelmilel müzakerelerden sonra kabul ettiği zamanda Abdülhak Molla bu kelime yerine (Usulü Tahaffuz) denmesini tensip etmiş, karantina ittihaz olunan yerlere İtalyanlar evvelâ Lâzereta dedikleri hâlde yine Abdülhak Molla (Tahaffuzhane) dedirtmiştir.*" A. Süheyl Ünver, "Osmanlı Tababeti ve Tanzimat Hakkında Yeni Notlar", **Tanzimat I,** Maarif Vekilliği Yay., İstanbul, 1940, s. 947.

"*Geçen gün öğleden sonraca ikindiden evvelce vâki' olan bir havâdise nazaran Kasımpaşa tamamıyla kordon dâhiline alınmış ve girilip çıkılması katiyen memnû edilmiş.*"[1635]

Kordon dahiline; yani karantinaya alınan Kasımpaşa'dan kimsenin dışarı çıkmasına izin verilmez. Kasımpaşa'ya giriş de yasaktır. Semtin diğer yerlerle ilişkisi tamamen kesilmiştir. Bununla birlikte İstanbul halkında da bir korku ve endişe hakimdir. Karantina için çekilen kordonun sınırında yapılan konuşmalar, bu korkunun ne boyutta olduğunu mizahî bir şekilde ortaya koyar:

"*Kasımpaşa'dan*
Kolera kordonu hudûdunda duran biriyle iç taraf hudûdundaki bir Hasköylü beyninde muhâvere
-İstanbul'da ne var, ne yok.
-Ma'lûm ya kolera havadisinden başka bir şey yok.
-Acayip biz burada kolera havâdisi işitemiyoruz. İstanbul'a da koyvermediklerinden demek ki bu havadisi ne vakit ruhsat alıp çıkarsak o vakit alabileceğiz.
-Çok şey benim kolera havadisi dediğim sizdeki koleranın haberi.
-Hâşâ bizde kolera filan yok.
-Kime söylüyorsun. Beni mi kandıracaksın. Dur bakalım bir kere şurasını haber alayım da sonra konuşalım. Belki sende sirâyet ederse. (Hekime danışmaya gider. Hekim efendi kolera hudûdu dâhilinde biriyle konuştum. Acaba tesir eder mi?
-Aman aman çabuk bunu tutun. Koleralıdır, zîrâ kordon dâhilinde bir adamla konuştuğunu kendisi ikrâr ve itiraf etti. (diyerek o adamcağızı da kordona vakt-i mani-yi hulûl etmedikçe çıkmamak üzere idhâl ederler.)"[1636]

[1635] **Diyojen,** nr. 56, 7 Ekim 1871, (25 Eylül 1287), s. 3.
[1636] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 25, 21 Ekim 1871, 6 Şaban 1288, 9 Teşrinievvel 1287, s. 4.

Kolera salgını hayatı olumsuz etkilemektedir. İstanbullular, kolera yüzünden her bakımdan güçlük çekmektedirler. Öyle ki salgın, tiyatro sanatını da etkilemiş ve dışarıdan oyuncu gelmesini güçleştirmiştir:

> "*Beyoğlu Fransız Tiyatrocusu Mösyö (Luci) Fransa'dan birtakım oyuncu tertîb ile Dersaâdet'e gelmek üzere iken burada kolera vardır diye oyuncuların gelmek istemediği ve muahharan gelmeye razı olduklarını işittik. Eğer gelmiş olsaydılar vücûdu şuyû' bulan kolera mutlak bunlardır der idik. Çünkü tiyatronun ve tiyatro oyuncularının, hususan Fransız kızlarının bizce mazarratı kolera mazarratından ehven sayılmak kâr-ı akıl değildir. Eğer kolera kat'-i rişte-i hayât ise tiyatro, fâsid-i ahlâk-ı bilâddır.*"[1637]

İbretnümâ-yı Âlem'e göre, İstanbullular tarafından rahatlıkla kabul edilmiş olan ecnebî âdetleri, aslında kolera hastalığından daha zararlıdır. Kolera, Batıdan gelen kötü âdetlerin yanında zararsız kalmaktadır. Gazeteye göre, bu duruma koleranın kendisi de şaşmıştır. Kolera, İstanbulluların korkunç ile korkunç olmayanı ayırt etmekten aciz olduğunu düşünür. Bu düşüncelerini ise *İbretnümâ-yı Âlem*'de dile getirmiştir:

> "*Koleradan Vedânâme*
> *Ey İstanbul ahalisi. Husûsan benimle oldukça üns ü ülfet ve mümkün mertebe muhabbet eden Kasımpaşa bekarları bilmiş olun ki artık sizi terk ile gitmeye mecbûr oldum. Rûzgâr-ı nâ-müsâid bana bir mikdar daha ikâmete müsâade etmedi. Ancak şurası malumunuz olsun ki Kasımpaşa'yı ve ikinci ikâmetgahım olan Hasköy ahâlisini terkime sebep etibbânın tedbîri, hükemânın gösterdikleri mesâînin tesiri olmayıp feleğin murâdımın aksine devrinden ve soğuk çehre gösterdiğinden. Şurası da malum olsun ki Kasımpaşa veyahut Hasköy'den dışarıya çıkmadığımın sebebi de kordonun*

[1637] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 26, 23 Ekim 1871, 8 Şaban 1288, 11 Teşrinievvel 1287, s. 3-4.

tazyifi değildir. Eğer murâd etmiş olsam öyle nice kordonları harâb ü yebab ederdim çünkü beni kordon bir saat zabt edemez. Velev sârî olayım ne hâsıl o kordondan hekim ve emsalinin girip çıkması memnû olmaya. Husûsan Hoca Nasreddin türbesi gibi Hasköy ve Halıcıoğlu tarafları açık bulunduğu hâlde sâir tarafları kapalı ola. İyi bilin ki şu sizi terkimin bir sebebi de bunca bin ahâlinin benim için taht-ı tazyîkte kalması ve bekleyenlerin işlerini güçlerini bırakıp mu'tel olmasıdır. Benim buraya gelişimde maksadım İstanbul ahâlisinden bazılarının her cihetler benden muzır olan âdât-ı ecnebîden korkmayıp kemâl-i memnuniyetle kabûl eylediklerini gördüğümden cesâretlerin tebrik idi. Baktım ki bunlar beni görünce korkularından kaçacak yer bulamadılar. Anladım ki mazarrat-ı ecnebîyi kabûlleri, cesaretlerinden değil, korkunç şey ile korkunç olmayanı fark etmediklerinden imiş."[1638]

Kolera etrafında oluşan haberler, bilgi kirliliğini de beraberinde getirmiştir. Hastalık hakkında o kadar çok şey söylenmektedir ki bilgi yığını arasında sıkışıp kalan İstanbullular, ne yapacaklarını bilemez vaziyettedirler. Ne yemeli, ne içmeli, nasıl davranmalı? Her kafadan bir ses çıkmaktadır. Durumdaki karmaşayı anlatmak ise yine mizah gazetelerine düşer. *İbret,* kolera karmaşasını anlatmak için, hastalık haberleri kadar karışık bir dil kullanma gereği duyar:

"*Size kolera hakkında azıcık malumat vereyim mi?*
Yani Dersâdet'te var mı, yok mu söyleyeyim mi, işte söyleyeyim. Kolera şiddetlendi, hafiflendi, vardır, yok gibidir, yok da değil ama var da denemez. Dün sekiz imiş. Hayır on iki dediler. Yok efendim resmî jurnaller dört diyor. Bu kadar ise yok demektir. Yok demek olamaz mademki yoktur, vardır. Var demektir. Perhize dikkat etmeli imiş. Mide boş kalmak muzır imiş. Hayır dolgun olması zarar imiş ilaâhirin. İşte hastalık hakkındaki haberler bunlar. Artık istediğinize inanınız."[1639]

[1638] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 31, 4 Kasım 1871, 20 Şaban 1288, 23 Teşrinievvel 1287, s. 3-4.
[1639] **İbret (İbretnümâ-yı Âlem),** nr. 45, 21 Aralık 1871, 9 Şevval 1288, 9 Kanunuevvel 1287, s. 3.

Kolera, her ne kadar bir vedanâme yayımlayarak artık gittiğini İstanbullulara beyân etmiş olsa da 1872 senesinde, hâlâ hastalık vakaları görülebilmektedir. Koleranın bitmediğini okuyucularına duyuran *İbret,* Yeniköy'de altı kişinin daha hastalığa yakalandığını belirtir:

"*Kolera bitti, bitecek, bitiyor filan diye mezkur fiili dahi tasrîf ettiler, ettiler de en sonra cümlesi birden kolera bitti diyerek zamân-ı maziye karar verdiklerinden biz de mazi mebni ale'l-hikaye olarak bitmiş demiş idik. Demiştik ama meğerse o menhus bitmemiş imiş. Frengi dahi öyle birkaç gitti, gidecek, gidiyorlayla, gitti mi idi ya. İşte Fardi Bosfor'un rivâyetine göre bitmemiş. Beşi İstanbul'da, birisi Yeniköy'de altı vukûât daha olmuş.*"[1640]

1870'li yıllarda, sağlık açısından İstanbulluların yüzünü güldüren durumlar da mevcuttu. Odunkapısı semtinde yer alan bir hekim, başarısıyla dikkat çekmiş ve *Hayâl* gazetesine yansımıştır: "*Odunkapısı'ndaki Hekim Mehmet Ağa'yı görüp de Lokman'ı hâtıra getirmemek muhâldir.*"[1641] Tıp ve sağlık konusunda henüz Batı kadar ilerleyememiş olan Osmanlı Devleti'nde, genellikle insanlar yabancı hekimlere giderlerdi. 19. yüzyılda Tıp Okulu'nun açılmasıyla durum yavaş yavaş tersine dönmeye başlamış ve Mehmet Ağa gibi hekimler gün yüzüne çıkmaya başlamıştır.[1642]

[1640] **İbret (İbretnümâ-yıÂlem),** nr. 52, 22 Ocak 1872, 11 Zilkade 1288, 10 Kanunusani 1287, s. 3.

[1641] **Hayâl,** nr. 188, 28 Ağustos 1875, (16 Ağustos 1291), s. 2-3.

[1642] "*Tıp Okulu 1827\1242 H. yılında kurulmuştur. II. Mahmut'un seri halindeki yenilik hareketlerinden biri olarak kurulan bu okulla gelişen dünyanın bilimsel ilerlemesine Osmanlıların da ayak uydurabilmesi amacıyla açılmıştır. Osmanlılarda bu dönem, bir taraftan mevcut hekimlerin sayıca yetersizliğinin yanı sıra, Batıdaki gelişmeleri bilen yeni bir şekillenmeye ihtiyacı vardı. Bunu bildiği varsayılan, Avrupadan gelmiş bazı kişilerin de pek ehil olmadığı, hatta hekim bile olduklarının şüpheli olduğu belirlenmişti. Arıca, Süleymaniye Medresesinde yetişen hekimlerin de pek ehil olmadığı kanaati mevcuttu. Bundan dolayı yabancı hekimlere rağbet ediyordu. III. Selim zamanından kalma bir belge bunu bize daha iyi kanıtlamaktadır. Bu belgeye göre, İstanbul'da çıkan bir veba salgını konusunda araştırma yapmak üzere padişah iki İtalyan doktoru, Bicioni ve Ralli'yi görevlendirmiştir.*" Esin Kâhya, Ayşegül D. Erdemir, **Bilimin Işığında Osmanlıdan Cumhuriyete Tıp ve Sağlık Kurumları,** Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara, 2000, s. 225.

İlk dönem mizah gazetelerine eczacılar da yansımış ve onlar hakkındaki şikâyetler dile getirlmiştir. Bu şikâyetlerden biri ise eczacıların ilaçları çok pahalıya satmaları konusundadır. *Meddah*, bıkkınlık veren bu durumu şöyle ifade eder: "*Eczacıların sattıkları ilaçların pahalılığından bıktık usandık.*"[1643] Eczacılarla ilgili bir başka usanç veren durum ise onların bayat ilaç satmalarıdır. Bu duruma bir türlü anlam veremeyen *Meddah,* tepkisini şöyle gösterir: "*Bazı mahalle aralarında bulununan eczahanelerde-nizâmın haricinde olarak- bayat ilaç satılıyor. Niçin?*"[1644]

1871 senesinde İstanbul'da dişçi dükkânı açan kişi sayısının bir hayli artmış olduğunu, *İbretnümâ-yı Âlem*'den öğrenmekteyiz:

> "*İstanbul'da dişçi dükkânı açanlar ol kadar çoğaldı ki bunların hepsinin sanatları ile geçinmeleri lâzım gelse üç aya değin mülkümüzde hiçbir ferdin ağzında asla yerli diş kalmayacağı hesâb olunmuştur.*"[1645]

İstanbul'da yeni ortaya çıkan bu diş hekimlerine karşı, halkın pek güven duyduğu söylenemez. Öyle ki *Tiyatro* gazetesi gûyâ bir sigorta kumpanyası kurduğunu ve bu diş hekimlerine gidenleri sigortalamak istediğini şöyle duyurur:

> "*Yeni çıkma diş hekimlerine diş çektirenler. İşte bu kimseler hayatlarınca tehlikede bulunduklarından ömürleri, idarehânemizde müteşekkil sigorta kumpanyası tarafından taht-ı temine alınır.*"[1646]

Diş hekimlerinin sayısı her geçen gün artmaktadır. Bunu sokaklardaki diş hekimi levhalarından anlamak çok kolaydır. Ancak, bu levhaların sıklığı ve çokluğu İstanbullulara artık bıkkınlık vermiştir: "*Her köşe başında bir levha asan diş hekimlerinden bıktık usandık.*"[1647]

[1643] **Meddah,** nr. 2, 24 Şubat 1875, (18 Muharrem 1292), s. 3-4.
[1644] **Meddah,** nr. 24, 13 Haziran 1875, (9 Cemaziyelevvel 1292), s. 3-4.
[1645] **İbretnümâ-yı Âlem,** nr. 2, 3 Mayıs 1871, 13 Safer 1288, 21 Nisan 1287, s. 3.
[1646] **Tiyatro,** nr. 24, 20 Haziran 1874, (8 Haziran 1290), s. 3-4.
[1647] **Meddah,** nr. 4, 3 Mart 1875, (25 Muharrem 1292), s. 2-3.

SONUÇ

1870-1877 arasında yayımlanan mizah gazetelerinin, günümüzün mizah yayınlarından apayrı bir konumda olduğu ortadadır. Mizah gazeteleri, yayımlandığı ilk zamanlardan bugüne kadar, büyük bir gelişme göstermiştir. Özellikle, baskı kalitesi ve tekniği bakımından, günümüzün koşullarında sorunsuzca çıkartılabilen bu yayınlar, hatırı sayılır bir okur kitlesine de sahiptir. Takipçilerinin büyük bir kısmını gençlerin oluşturduğu bu yayınlar günümüzde, 1870'li yıllarda olduğu gibi, "gazete" kelimesi ile değil de "dergi" sözcüğü kullanılarak ifade edilir. Üstelik, ilk dönem mizah gazeteleri ancak dört sayfa çıkabiliyorken, modern zamanların mizah dergileri istenilen sayfa sayısında yayımlanabilen, renkli, bol karikatürlü, yazının daha az kullanılıp, görselin; yani teknolojinin hükmünü sürdürdüğü yayınlar haline gelmişlerdir. Özellikle, karikatürlerdeki gelişme gözle görünür şekildedir. 1870'lerin acemi karikatürcülerinin ve çoğu kötü çizimlerinin yerini, profesyonel ve eğitim görmüş eller tarafından çizilen karikatürler almıştır. Bol çizimli olması nedeniyle, bugün çabucak okuyup bitirebildiğimiz mizah dergilerinin serüveni ve gelişimini daha iyi anlayabilmek için, ilk dönem mizah gazetelerini her açıdan çözümleyebilmek gerekir.

İlk dönem mizah gazetelerinde İstanbul hayatını araştırırken, kaynak aldığımız bu yayınlarda, konuya dair yazı bulmak hususunda hiç güçlük çekmedik. Ancak, günümüzün mizah dergileri üzerinde, aynı konuyu çalışmak, araştırmacılara ne kadar malzeme sağlar, kuşkuludur. Aradan geçen 145 sene zarfında, yayıncıların aktarmak istedikleri meseleler değiştiği gibi, okuyucuların almak istedikleri mesajlar da değişmiştir. Günümüzün mizah dergileri daha çok genç ve genç kalanlar için çıkarıldığından, her kesime ve her yaşa hitap edemeyip, belli bir okur kitlesine ve takipçilere hitap eden yayınlardır. Bu dergilerde gençlerin hoşlanacağı türden mizah yapıldığından, kadın-erkek ilişkileri, yaşamın içindeki çeşitli muzip haller ve komik diyaloglara yer verilir. Bütün bunlar, komik sayılabilecek görsellerle desteklenince, ortaya mizah çıkar. Günümüzde yayımlanan kimi mizah dergileri ise mizahın muhalefet yönünden faydalanarak, kimi siyasi meselelere eğilmiş ve nüktelerini

siyasi sorunları malzeme tutarak yapmışlardır. Kısacası, günümüzün yayınları da ilk dönem mizah gazetelerinde olduğu gibi, bol miktarda olumsuz eleştiri içerir. Ancak bu eleştiriler, İstanbul hayatı konusunda pek yapılmamıştır.

Bugünün mizah dergileri, İstanbul şehrini ve burada yaşanan sorunları, ilk dönem mizah gazeteleri kadar ele almamaktadırlar. Bu durum, bugün İstanbul'da hiçbir şehir sorununun olmadığından ve herkesin sorunsuz bir şekilde yaşamasından kaynaklanmaz. Yıllar geçip, yaşam şartları da değiştikçe, bu şartlara bağlı olarak sorunlar da değişebilmektedir. Bugün, 1870'li yıllarda yaşayan İstanbulluların sorunlarının büyük bir kısmını yaşamıyor olabiliriz; fakat onların hiç tatmadığı bazı meselelerle de bugün bizler birebir uğraşmaktayız. Dolayısıyla, İstanbul'da insanlar var oldukça, teknoloji gelişip, yeni ulaşım olanakları devreye girdikçe ve nüfus önlenemez bir şekilde arttıkça, sorunlar da kaçınılmaz bir şekilde gelecektir. Bu olumsuzlukları kökten çözümlemek ve yok etmek, insan tabiatı dolayısıyla mümkün görünmese de azaltmak mümkündür. İşte bu noktada, insanları yönlendirmesi ve bir farkındalık yaratması gereken, günümüzün mizah dergileri, gençlerin pek sevmediği İstanbul hayatı konusunu çok işlemezler. Günümüzün İstanbul hayatına ait sorunlar mizah yayınlarında değil de, günlük gazetelerin İstanbul'a ait sayfalarında dile getirilir olmuştur. Geçen 145 senede, pek çok şey değişmiş ve arz-talep dengesi mizah basınını da yönlendirmiştir.

Araştırmamızın sonunda gördük ki 145 senedir pek çok şey değişmiş olmasına rağmen, aynı zamanda yine, çoğu şey aynı kalmıştır. Mesela vapur taşımacılığı, bugün 1870'li yıllara oranla daha az talep görmektedir. Çünkü 1870'li yıllarda, İstanbulluların altlarında otomobilleri yoktu ve karşı kıtaya geçmek için vapuru kullanmaktan başka çareleri de bulunmuyordu. Ancak bugün, iki mevcut köprünün yanı sıra, bir üçüncü köprünün de inşaatı devam etmekte ve İstanbulluların büyük bir kısmında otomobil bulunmaktadır. Hâl böyle olunca ve vapur teknolojisi de gelişince, vapur kazalarını duymak nadirleşmiştir. Yine bugün, vapurların haddinden fazla yolcu alması ve batma tehlikesi geçirmesi söz konusu değildir. Çünkü, vapurlar 1870'li yıllara göre bir hayli genişlemiş ve büyümüştür. Geçmişte birbiriyle rekabet halinde olan vapur ve tramvay, bugün bütünlük içerisindedir.

1870'li yıllarda uzun süren vapur yolculukları nedeniyle; vapurda tavla, iskambil kâğıdı, kumar oynanıp, işret yapılabilirken, bugün yolculukların kısa sürmesi, vapurların eskiye göre daha hızlı olması ve insan davranışlarının değişmesi nedeniyle, böyle şeyler görmek mümkün değildir. Eskiden vapurlar; kahve ocakları, kahveciler, sucular ve çeşitli satıcılarla işgal edilmişken, bugün vapurlarda düzenli bir satış noktasında tüm ihtiyaçlar giderilebilmektedir. Vapurla ilgili belki değişmemiş ve değişmeyecek gibi gözüken özelliklerden biri ise yolcuların vapura "hücum" etmeleridir. Sadece vapurda değil, diğer toplu ulaşım araçlarında da sürdürülen bu özellik, hâlâ kimi sorunlara yol açmaktadır.

1870'li yıllarda İstanbulluların hayatında olup da bugün bilmediğimiz bir başka şey ise kayıklardır. Kayıkçılar ve onların müşterilerle girdikleri diyaloglar, tarih olmuştur. Geçmişte taksi görevi görmüş ateş kayıklarının yerini ise bugünkü modern teknoloji sayesinde, deniz taksiler ve deniz uçakları almıştır. Yine geçmişin atlı arabalarının yerini otomobilller almış ve 1870'li yıllardaki araba artışı sorununun yerinde bugün, otomobil artışı meselesi durmaktadır. Tramvay ise hâlâ İstanbulluların hayatında olan bir ulaşım aracıdır; fakat 1870'li yıllarda atların çektiği tramvaylar bugün, elektirikle işlemekte ve daha modern bir şekilde bizleri taşımaktadır. Eskiden yaşanan kazalar azalmış, tramvay biletçileri tarih olmuş olsa da yine değişmeyen bir şey vardır: kalabalık. Geçmişte, tramvayların kalabalığından şikayet eden mizah gazetelerini okuduğumuzda ve günümüzü düşündüğümüzde, "tramvay" ve "kalabalık" kavramlarının hep yan yana olduğunu görüyoruz. 1870'li yıllarda kullanılan omnibüsler bugün olmasa da, metrobüslerimiz onlardan daha rahat ve hızlı bir şekilde ulaşım imkânı sağlamaktadırlar. 1870'li yıllarda şimendiferlerin yavaşlığından şikâyet edilirken, bugün yüksek hızlı trenler söz konusu edilmektedir. O günlerden bugüne kalan tek ulaşım aracı ise Karaköy ile Galata'yı bağlayan tüneldir. Eskiden, kayışı kopan ve kazalara sebebiyet veren tünel, bütün yorgunluğuna rağmen, İstanbullulara hizmet vermeye devam etmektedir.

Hayvanlar bakımından geçmişte zengin olan İstanbul sokaklarında, bugün atlarla karşılaşmamız çok güçtür. Aynı şekilde, eskiden yük taşımacılığında kullanılan eşeklerle de bugün karşılaşamıyoruz. Ancak, köpekler hâlâ bizi terk

etmeden yaşamlarını sürdürmektedirler. 1870'li yıllarda, mizah gazetelerinde karşımıza çıkan şık ve şıllıklar; yani alafranga giyimli kadın ve erkekler, o dönemde olduğu gibi, yine yalnız bazı bölgelerde görülebilmektedir. Alafrangalığın ve medeniyetin merkezi olarak gösterilmiş Beyoğlu ve Galata, bugün yine bu tip hanım ve beyleri barındırmaktadır. Ticaret/alışveriş açısından İstanbul'a baktığımızda, sokak satıcılarının 1870'li yıllardaki kadar çok olmadığını gözlemliyoruz. Özellikle, günümüz belediyelerinin sokakta sesli satış yapmayı yasaklamaları nedeniyle, sokak satıcıları ve beraberlerinde taşıdıkları kültür de nispeten azalmıştır. Ticaret/alışveriş konusu altında incelediğimiz Yeni Cami Meydanı satıcıları ise bugün, görünürlerde yoktur. Eskiden berberlerin, kebapçıların, şerbetçilerin, muhallebicilerin ve ayakkkabı boyacılarının bulunduğu Yeni Cami Meydanı'nda bugün, farklı türden satıcıları görmek mümkündür.

Geçmişte var olup da bugün kaybettiğimiz bir diğer kültür ögesi ise deniz hamamlarıdır. Plajlarla ve "beach"lerle dolan İstanbul kıyıları, bugün yüzmekten ve denizden korkmayan insanlarla doludur. Eğlence kültürümüz ise büyük oranda değişmiştir. 1870'li yıllarda insanlar, mesirelere ve seyir yerlerine akın ederlerken, bugün eğlenmek daha çok alışveriş merkezlerinde vakit geçirmek olarak algılanmaktadır. 1870'lerden bu yana, su meselesinde de birçok gelişme kaydedilmiş ve o yıllarda suya hasret kalmaları nedeniyle alay konusu edilen Beyoğlu ahalisi, günümüzün modern şartlarında, susuz kalmamaktadırlar. Artık, sokaklar ve caddeler eskiden olduğu gibi, havagazıyla aydınlatılmıyor, bunların yerini modern, elektirikli ışıklar ve lambalar almıştır. Bugün gelişen teknolojinin verdiği yardımla, sokaklarda daha iyi bir temizlik yapıldığı gerçektir. Ancak geçen 145 sene içerisinde, İstanbul'da yaşayan nüfus artmış ve belediye görevlileri, insanların çevreyi kirletmeleri sonucunda ortaya çıkan çöplere, yetişemez olmuşlardır. Yol sorunları ve çamur ise belirli bölgelerde bugün hâlâ karşımıza çıkarken, gürültü sorunu geçmiştekinden katbekat fazladır.

1870'li yıllarda halk tarafından kullanılan Galata ve Unkapanı köprüsünün yanı sıra, bugün Haliç ve Haliç Metro Köprüsüyle, insanlar sadece yürüyerek değil, otomobilleriyle ve metro vasıtasıyla da geçiş yapabilmektedirler. Yine, bugünkü

belediye hizmetleri, geçmişe göre bir hayli artmış ve pek çok ilçe belediyesi oluşmuştur. Kolera ise günümüzde İstanbul'da görülmeyen bir hastalık haline gelmişken, yine insanların bilinçlenmesi ve yapılan betonarme inşa nedeniyle, o meşhur İstanbul yangınları da görülmemektedir. Ancak deprem konusu, 1870'lerde mizah malzemesi olarak değerlendirilebilirken, bugün yaşanan büyük İstanbul depremleri sonrası, ciddi bir şekilde ele alınmaktadır. Tiyatro ise günümüzde baştan aşağı değişmiş ve tiyatro tekelini elinde bulunduran insanlar değil de, özgürce kendi sahnesini kurup kendi oyunnunu sergileyebilen sanatçılar yetişmiştir. Olumsuz yönde değişen bir nokta ise bugünün tiyatro ve opera seyircisinin, 1870'li yıllardaki kadar heveskâr olmamalarıdır. Sinema sanatının gelişi ve teknoloji dolayısıyla, sinema sektörü de gelişmiş ve bu sanat, tiyatronun tahtını sarsmıştır.

Görüldüğü gibi, 145 sene içerisinde çoğu şey değişmiş; fakat bazı şeyler aynı kalmıştır. Özellikle İstanbulluların tabiatında bulunan kimi huylar ve önlenemez bir şekilde artan nüfus dolayısıyla İstanbul, her zaman sorunlarıyla büyüyen ve gelişen bir şehir olmaya devam edecektir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR

Ahmed Râsim: **Eşkâl-i Zamân,** Haz. Orhan Şaik Gökyay, Millî Eğitim Bakanlığı Yay., İstanbul, 1969.

Ahmed Râsim: **Muharrir Bu Ya,** Haz. Hikmet Dizdaroğlu, M.E.B., Ankara, 1969.

Ahmet Midhat Efendi: **Müşahedat,** Haz. Necat Birinci, Türk Dil Kurumu Yay., Ankara, 2000.

Akgündüz, Ahmed: **İslam ve Osmanlı Çevre Hukuku,** Osmanlı Araştırmalar Vakfı Yayınları, İstanbul, 2009.

Akı, Niyazi: **Türk Tiyatro Edebiyatı Tarihi I,** Dergâh Yay., İstanbul, 1989.

Akyıldız, Ali: **Para Pul Oldu Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum,** İletişim Yay., İstanbul, 2003.

Akyıldız, Ali: **Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2007.

Alpgüvenç, Can: **Sultan Abdülaziz Han ve Darbeci Paşalar,** Kaynak Yay., İstanbul, 2011.

Alpman, Hafi Kadri: **Ahmet Fehim Bey'in Hâtıraları,** Tercüman 1001 Eser, İstanbul, 1977.

Altar, Cevad Memduh: **Opera Tarihi IV,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1982.

Alus, Sermet Muhtar: **Eski Günlerde,** Yay. Haz. Faruk Ilıkan, İletişim Yay., İstanbul, 2001.

And, Metin: **"Osmanlı Tiyatrosu" Kuruluşu-Gelişimi-Katkısı,** Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara, 1976.

And, Metin: **Geleneksel Türk Tiyatrosu Köylü ve Halk**

Tiyatrosu Gelenekleri, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1985.

And, Metin: **Başlangıcından 1983'e Türk Tiyatro Tarihi,** İletişim Yay, İstanbul, 2004.

Atasoy, Nurhan: **Hasbahçe Osmanlı Kültüründe Bahçe ve Çiçek,** Aygaz Kitaplığı, İstanbul, 2003.

Ayar, Mesut: **Osmanlı Devletinde Kolera İstanbul Örneği (1892-1895),** Kitabevi Yay., İstanbul, 2007.

Balıkhane Nazırı Ali Rıza Bey: **Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, 3. Baskı, İstanbul, 2011.

Basiretçi Ali Efendi: **İstanbul Mektupları,** Haz. Nuri Sağlam, Kitabevi, İstanbul, 2001.

Baykara, Tuncer: **Osmanlılarda Medeniyet Kavramı,** IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2007.

Büyük Larousse: 15. Cilt, Gelişim Yay., 1986.

Camcı, Bayram: **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi I,** Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yay., İstanbul, 1994.

Canan, İbrahim: **Hz. Peygamber'in (sallalahu aleyhi ve sellem) Sünnetinde Terbiye,** Işık Akademi Yay., İstanbul, 2008.

Cezar, Mustafa: **XIX. Yüzyıl Beyoğlusu,** Ak Yay., İstanbul, 1991.

Çapanoğlu, Münir Süleyman: **Basın Tarihimizde Mizah Dergileri,** Garanti Matbaası, İstanbul, 1970.

Çay, Abdulhalûk M. : **Hıdırellez Kültür- Bahar Bayramı**, Kültür Bakanlığı Halk Kültürünü Araştırma Dairesi Yay., Ankara, 1990.

Çoruk, Ali Şükrü: **Örnek Bir Vak'a Işığında Abdülhamit Döneminde Kitap ve Dergi Sansürü,** Kitabevi, İstanbul, 2014.

Deleon, Jak: **Bir Tutam İstanbul,** Altın Kitaplar, İstanbul, 1993.

Demir, Tanju: **Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920),** PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2005.

Duman, Hasan: **Başlangıcından Harf Devrimine Kadar Osmanlı-Türk Süreli Yayınlar ve Gazeteler Bibliyografyası ve Toplu Kataloğu: 1828-1928** ,çev.ler Christopher Bailey, Cengiz Ketene, Musa Yıldız, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2000.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi: Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994.

Edmondo de Amicis: **İstanbul (1874),** Çev. Beynun Akyavaş, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993.

Eldem, Sedad Hakkı: **Türk Bahçeleri,** Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1976.

Engin, Vahdettin: **Rumeli Demiryolları,** Eren Yay., İstanbul, 1993.

Engin, Vahdettin: **Tünel,** Simurg Yay., İstanbul, 2000.

Engin, Vahdettin: **Tünel’den Füniküler’e,** Yapı Merkezi, İstanbul, 2007.

Engin, Vahdettin: **Sultan II. Abdülhamid ve İstanbul'u,** Yeditepe Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2008.

Erdenen, Orhan: **Adım Adım İstanbul Ahırkapı Feneri’nden Rumeli Hisarı’na 2700 Yıllık Bir Yürüyüş,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul, 2003.

Ergin, Osman Nuri: **Mecelle-i Umûr-ı Belediyye,** Cilt 4, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1995.

Ergin, Osman Nuri: **Mecelle-i Umûr-ı Belediye,** Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1995.

Ergüder, Başak: **“Galata Hanları” (1868-1945) Paranın Serüveni,** SAV Sosyal Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 2011.

Ertuğ, Hasan Refik: **Basın ve Yayın Hareketleri Tarihi,** Birinci Cilt, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul , 1970.

Ertuğ, Nejdet: **Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 2001.

Ertuğ, Nejdet: **Osmanlı Döneminde İstanbul Hammalları,** Timaş Yay., İstanbul, 2008.

Erünsal, İsmail E. : **Osmanlı Vakıf Kütüphaneleri Tarihî Gelişimi ve Organizasyonu,** Türk Tarih Kurumu Yay., Ankara, 2008.

Evren, Burçak: **Galata Köprüleri Tarihi,** Milliyet Yay., İstanbul, 1994.

Evren, Burçak: **İstanbul'un Deniz Hamamları ve Plajları,** İnkılâp Yay., İstanbul, 2000.

Faroqhi, Suraiya: **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla,** Çev. Elif Kılıç,

Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 1997.

Fuat, Memet: **Başlangıcından Bugüne Türk ve Dünya Tiyatro Tarihi,** Varlık Yay., İstanbul, 1970.

Garnett, Lucy M. J. : **Türkiye'nin Kadınları ve Folklorik Özellikleri,** Çev. Nurettin Elhüseyni, Oğlak Bilimsel Kitaplar, İstanbul, 2009.

Gerçek, Selim Nüzhet: **İstanbul'dan Ben de Geçtim,** Haz. Ali Birinci- İsmail Kara, Kitabevi, İstanbul, 1997.

Göçek, Fatma Müge**:** **Burjuvazinin Yükselişi, İmparatorluğun Çöküşü Osmanlı Batılılaşması ve Toplumsal Değişme**, Çev. İbrahim Yıldız, Ayraç Yay., Ankara, 1999.

Gülersoy, Çelik: **Çağlar Boyunca İstanbul Görünümleri,** İstanbul Kitaplığı, İstanbul, 1970.

Gülersoy, Çelik: **Çamlıca'dan Bakışlar,** Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yay., İstanbul, 1982.

Gülersoy, Çelik: **Tramvay İstanbul'da**, İstanbul Kitaplığı, İstanbul, 1989.

Gülersoy, Çelik: **Eski İstanbul Arabaları,** Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu Yayını, İstanbul, 1990.

Güleryüz, Ahmet;
Yüce, Hande: **Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları**, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002.

Güleryüz, Ahmet: **Yandan Çarklıdan Günümüze İstanbul Vapurları,** Denizler Kitabevi, İstanbul, 2005.

Gürsoy, Tahir A. : **Dünden Bugüne Giyim Kültürü ve Moda**, 1. Cilt, Mithat Giyim A.Ş., İstanbul, 2004.

Haskan, Mehmet Nermi: **Yüzyıllar Boyunca Üsküdar 3,** Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul, 2001.

Hızal, Selda: **İstanbul'un 100 Sahne Sanatçısı,** İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 2012.

Irmak, Hüseyin: **Kağıthane Tarih Envanteri,** Kağıthane Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2011.

İskit, Server R.: **Türkiyede Neşriyat Hareketleri Tarihine Bir Bakış,** Maarif Vekilliği Yay., İstanbul, 1939.

İskit, Server R.: **Türkiyede Matbuat Rejimleri,** Matbuat Umum Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul, 1939.

İskit, Server: **Türkiyede Matbuat İdareleri ve Politikaları,** Başvekâlet Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü Yay., 1943.

Kabacalı, Alpay: **Başlangıçtan Günümüze Türkiye'de Basın Sansürü,** Gazeteciler Cemiyeti Yay., İstanbul, 1990.

Kabacalı, Alpay: **Başlangıcından Günümüze Türkiye'de Matbaa, Basın ve Yayın,** Literatür Yay., İstanbul, 2000.

Kaftan, Ekrem;
Kızıldağ, Şaban: **Asırlar Boyunca Eminönü**, Cild I, Eminönü

Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003.

Kâhya, Esin;
Erdemir, Ayşegül D. : **Bilimin Işığında Osmanlıdan Cumhuriyete Tıp ve Sağlık Kurumları,** Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara, 2000.

Kal'a, Ahmet: **Vakıf Su Tahlilleri 1 XIX ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları,** İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul 2000.

Karabıyık Barbarosoğlu,
Fatma: **Modernleşme Sürecinde Moda ve Zihniyet,** İz Yay., İstanbul, 1995.

Karaboğa, Kerem: **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları I (Suriçi İstanbul'u, Bakırköy ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011.

Karahüseyin, Güller: **Bir Döneme Işık Tutanlar 19. Yüzyıl Osmanlı Saraylarında Aydınlatma Araçları Koleksiyonu**,

TBMM Millî Saraylar Yay., İstanbul, 2009.

Kayserilioğlu, R. Sertaç: **Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay**, İETT Yay., İstanbul, 1998.

Kayserilioğlu, R. Sertaç;
Mazak, Mehmet;
Kon, Kadir: **Osmanlı'dan Günümüze Havagazının Tarihçesi,** Birinci Cilt, İGDAŞ Yay., İstanbul, 1999.

Kayserilioğlu, R. Sertaç: **Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni I**, İETT İşletmeleri Genel Müdürlüğü, İstanbul, 2011.

Kazgan, Haydar;
Önal, Sami: **İstanbul'da Suyun Tarihi İstanbul'un Su Sorununun Tarihsel Kökenleri ve Osmanlı'da Yabancı Su Şirketleri**, İletişim Yay., İstanbul, 1999.

Kazgan, Haydar: **Galata Bankerleri,** Cilt I, Orion Yayınevi, Ankara, 2005.

Kocabaş, Süleyman: **Sultan Abdülaziz ve I. Meşrutiyet Tarihi,** Vatan Yay., İstanbul, 2001.

Koçu, Reşad Ekrem: **İstanbul Ansiklopedisi,** Üçüncü Cild, İstanbul, 1960.

Koçu, Reşad Ekrem: **İstanbul Ansiklopedisi,** Beşinci Cild, İstanbul, 1961.

Koçu, Reşad Ekrem: **İstanbul Ansiklopedisi,** Yedinci Cild, İstanbul, 1965.

Koloğlu, Orhan: **Abdülhamit Gerçeği,** Eylül Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2002.

Koloğlu, Orhan: **Osmanlı Dönemi Basınının İçeriği,** İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Yay., İstanbul, 2010.

Koraltürk, Murat: **101 Gemi,** İDO Yay., İstanbul, 2007.

Kos, Karoly: **İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi,** Çev. Naciye Güngörmüş, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1995.

Kuban, Doğan: **İstanbul Bir Kent Tarihi Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul,** Çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2010.

Küçükerman, Önder: **Türk Giyim Sanayinin Tarihi Kaynakları,** G.S.D. Dış Ticaret A.Ş., 1996.

Mazak, Mehmet: **Boğaziçi ve Kayık Kültürü,** Yeditepe Yay., İstanbul, 2010.

Mazak, Mehmet; Güldal, Fatih; Doğan, Aylin: **Şehr-i İstanbul'un Temizlik Kültürü Osmanlı'dan Günümüze Temizlik Çalışmaları ve Küçükçekmece Örneği,** Küçükçekmece Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2010.

Mazak, Mehmet; Güldal, Fatih: **Osmanlı'dan Günümüze Temizlik Tarihi Tanzifat- ı İstanbul,** Yeditepe Yay., İstanbul 2011.

Meydan Larousse Büyük

Lûgat ve Ansiklopedi: Altıncı Cilt, Meydan Yayınevi, İstanbul.

Meydan Larousse Büyük

Lûgat ve Ansiklopedi: Yedinci Cilt, Meydan Yayınevi, İstanbul.

Mısıroğlu, Kadir : **Bir Mazlum Padişah: Sultan Abdülaziz,** Sebil Yay., İstanbul, 2006.

Oğuz, Burhan: **Bizans'tan Günümüze İstanbul Suları,** Simurg Yay., İstanbul, 1998.

Orhonlu, Cengiz: **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar,** Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984.

Ortaylı, İlber;

Engin, Vahdettin;

Afyoncu, Erhan: **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I-II,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008.

Osman Hamdi Bey;

Marie de Launay: **1873 Yılında Türkiye'de Halk Giysileri Elbise-i Osmaniye,** Çev. Erol Üyepazarcı,

Sabancı Üniversitesi, İstanbul, 1999.

Osmanoğlu, Ayşe: **Babam Sultan Abdülhamid (Hâtıralarım),** Selçuk Yay., Ankara, 1984.

Öngel, Baha: **Fransızcadan Türkçeye (Telaffuzlu) Yeni Sözlük,** Öngel Kitabevi, Ankara, 1976.

Özdiş, Hamdi: **Osmanlı Mizah Basınında Batılılaşma ve Siyaset (1870- 1877) Diyojen ve Çaylak Üzerinde Bir Araştırma,** Libra Kitap, İstanbul, 2010.

Özer, İlbeyi: **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yaşam ve Moda,** Truva Yay., 2. Baskı, İstanbul, 2006.

Özön, Mustafa Nihat: **Namık Kemal ve İbret Gazetesi,** YKY, İstanbul, 1997.

Öztuna, Yılmaz: **II. Abdülhamîd Zamânı ve Şahsiyeti,** Kubbealtı Yay., İstanbul, 2008.

Pakalın, Mehmet Zeki: **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü I-II-III,** M.E.B., İstanbul, 1971.

Parla, Jale**:** **Babalar ve Oğullar Tanzimat Romanının Epistemolojik Temelleri**, İletişim Yay., 2. Baskı, İstanbul 1993.

Parlatır, İsmail;
Çetin, Nurullah: **Şinasî Bütün Eserleri,** Ekin Kitabevi, Ankara, 2005.

Parlatır, İsmail: **Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,** Yargı Yayınevi, Ankara 2006.

Pehlivan Ağırakça, Gülsüm: **Mekteplerde Ahlâk Eğitim ve Öğretimi (1839-1923),** Çamlıca Yay., İstanbul, 2013.

Pekman, Yavuz: **Geleceğe Perde Açan Gelenek Geçmişten Günümüze İstanbul Tiyatroları II, (Beyoğlu, Şişli, Beşiktaş ve Çevresi),** YKY, İstanbul, 2011.

Pinguet, Catherine: **İstanbul'un Köpekleri,** Çev. Saadet Özen, YKY, İstanbul, 2009.

Refik Ahmet: **Türk Tiyatrosu Tarihi,** 1. Cilt, Kanaat Kütüphanesi, İstanbul, 1934.

S., Semih Mümtaz: **Tarihimizde Hayal Olmuş Hakikatler,** Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1948.

Sadri Sema: **Eski İstanbul Hatıraları,** Haz. Ali Şükrü Çoruk, Kitabevi, İstanbul, 2002.

Sakallı, Talat: **Hadislerle İslâm'da Hoşgörü ve Kolaylık,** Çağlayan Yay., İzmir, 1996.

Sakaoğlu, Necdet; Akbayar, Nuri: **Binbir Gün Binbir Gece Osmanlı'dan Günümüze İstanbul'da Eğlence Yaşamı,** Creative Yay., İstanbul, 1999.

Selim Nüzhet: **Türk Gazeteciliği,** Devlet Matbaası, İstanbul, 1931.

Sevengil, Refik Ahmet: **Türk Tiyatrosu Tarihi III Tanzimat Tiyatrosu,** Devlet Konservatuvarı Yay., İstanbul, 1961.

Sevengil, Refik Ahmet: **Türk Tiyatrosu Tarihi I Eski Türklerde Dram San'atı,** Millî Eğitim Yay., İkinci Baskı, Ankara, 1969.

Sevengil, Refik Ahmet: **Türk Tiyatrosu Tarihi IV Saray Tiyatrosu,** Millî Eğitim Yay., İstanbul, 1970.

Sevengil, Refik Ahmet: **İstanbul Nasıl Eğleniyordu (1453'ten 1927'ye kadar)**, Haz. Sami Önal, İletişim Yay., 3. Baskı, , İstanbul, 1990.

Sevin, Nureddin: **On Üç Asırlık Türk Kıyâfet Târihine Bir Bakış,** Kültür Bakanlığı Yay., Ankara, 1990, s.

Sevüktekin, Apak Melek;
Onat Gündüz, Filiz;
Öztürk Eray, Fatma: **Osmanlı Dönemi Kadın Giyimleri,** Türkiye İş Bankası Kültür Yay., Ankara, 1997.

Sezen, Salih;
Apaydın,Ahmet: **Faytonlardan Marmaray'a İstanbul'da Ulaşım,**

İETT Yay., İstanbul 2012.

Sultan Abdülhamid: **Siyasî Hatıratım,** Hareket Yay., İstanbul, 1974.

Şapolyo, Enver Behnan: **Türk Gazeteciliği Tarihi Her Yönüyle Basın,** Güven Matbaası, Ankara, 1969.

Şehsuvaroğlu, Halûk Y. : **Sultan Aziz Husûsi, Siyasî Hayatı, Devri ve Ölümü,** Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1949.

Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) 1\5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu: I. Cilt, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Müdürlüğü, İstanbul, 2003.

Taşçıoğlu, Tülay: **Türk Hamamı,** Yay. Haz. Ali Pasiner, Unilever, İstanbul, 1998.

Tekeli, İlhan-İlkin, Selim: **Cumhuriyetin Harcı Modernitenin Altyapısı Oluşurken,** Üçüncü Kitap, İstanbul Bilgi Üniversitesi

Yay., İstanbul, 2004.

Tekeli, İlhan: **İstanbul ve Ankara İçin Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları,** Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2010.

Topuz, Hıfzı: **100 Soruda Türk Basın Tarihi**, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1973.

Tuğlacı, Pars: **Büyük Türkçe-Fransızca Sözlük,** Pars Tuğlacı Yay., İstanbul, 1968.

Tuğlacı, Pars: **Osmanlı Döneminde İstanbul Kadınları,** Cem Yayınevi, İstanbul, 1984.

Tural, Osman;
Toprak,Yusuf;
Türedi, Yaşar;
Koç, Yusuf;
Nadirler, Cem;
Çetin, Osman Şevki: **Geçmişten Günümüze Posta,** PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2007.

Tutel, Eser: **Şirket-i Hayriye,** İletişim Yay., İstanbul, 1994.

Tutel, Eser: **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası,** İletişim Yayınları, İstanbul, 1997.

Tutel, Eser: **Gemiler… Süvariler… İskeleler…,** İletişim Yay., İstanbul, 1998.

Tutel, Eser: **İstanbul'un Unutulmayan Gemileri,** Kitabevi, İstanbul, 2005.

Tümerkan, Sıddık: **Türkiye'de Belediyeler (Tarihi Gelişim ve Bugünkü Durum),** İçişleri Bakanlığı Yay., İstanbul, 1946.

Türkçe Sözlük: Türk Dil Kurumu, 11. Baskı, Ankara, 2011.

Türkiye Ansiklopedisi: Cilt V, Ankara, 1957.

Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi: C. XIV, Yay. Haz. M. Münir Aktepe, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1991.

Vak'a-Nüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi: C. XV, Yay. Haz. M. Münir Aktepe,

Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993.

Yaltırık, Faik;
Efe, Asuman;
Uzun, Adnan: **Tarih Boyunca İstanbul'un Park Bahçe ve Koruları Egzotik Ağaç ve Çalıları,** İstanbul Büyükşehir Bel., İstanbul, 1997.

Yarış, İbrahim: **Karikatürlerle İstanbul'da Toplu Ulaşım (1908-1982),** İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 2010.

Yentürk, Burhan: **Sütlüce'den Geçtin mi? Okmeydanı- Hasköy-Halıcıoğlu- Kâğıthane,** Kitabevi, İstanbul, 2012.

Yılmaz, Ömer Faruk: **Asırlar Boyunca Eminönü,** Cilt II-III, Eminönü Belediye Başkanlığı, İstanbul, 2003.

Yılmazkaya, Orhan**:** **Aydınlık Kubbenin Altındaki Sıcaklık Türk Hamamı İstanbul Hamamları Rehberi**, Çitlembik Yay, İstanbul, 2002.

Yurt Ansiklopedisi: Cilt 5, Anadolu Yay. İstanbul, 1982.

Zat, Vefa: **Eski İstanbul Meyhaneleri,** İletişim Yay., İstanbul, 2002.

MAKALELER

Akar, Şevket Kamil: "Tanzimat Döneminde Para Bozdurma Sorunu ve Köşe Sarrafları (1839-1879)" **Ekonomi Bilimleri Dergisi,** Cilt 3, No 1, 2011, s. 127.

Akın, Nur: "VI. Daire'nin Galata ve Beyoğlu'ndaki İmar Faaliyetleri Üzerine", **Celal Esad Arseven Anısına Sanat Tarihi Semineri Bildirileri,** 7-10 Mart 1994, Mimar Sinan Üniversitesi Oditoryumu, Yay. Haz. Banu Mahir, İstanbul, 2000, s. 41-42.

Akpınar, Soner: "Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Romanlarında 'Alafrangalık' Teması'", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Volume 1\4 2008, s.63.

Aktepe, M. Münir: "Kâğıdhâne'ye Dâir Bâzı Bilgiler", **İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya Armağan,** Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1976, s. 335-336.

Alp, Münevver: "Eski İstanbul Hamamları ve Gezmeleri", **Türk Folklor Araştırmaları,** No: 179, Haziran 1964, Yıl: 15, Cilt 8, s. 3423.

Alp, Münevver: "Sokak Köpekleri", **Eski İstanbul'da Gündelik Hayat**, Yay. Haz. İ. Gündağ Kayaoğlu, Ersu Pekin,İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1992, s. 139-140.

Aslan, Halide: "Osmanlı İmparatorluğu'nda Mübarek Gün ve Gecelerden Kandiller", **İSTEM (İslâm, San'at, Tarih, Edebiyat ve Mûsikisi Dergisi),** Yıl: 7, S. 13, 2009, s. 206.

Ayvazoğlu, Beşir: "Eski ve Yeni Bihruz Bey'ler I", **Türk Edebiyatı,** Sayı 256, Şubat 1995, s. 18.

Baban, Şükrü: "Tanzimat ve Para", **Tanzimat I,** Yüzüncü Yıldönümü Münesebetile, Maarif Matbaası, İstanbul, 1940, s. 259.

Balcı, Ercüment: "Osmanlı Panayırları İçin Bir Envanter Denemesi", **Türk Dünyası Araştırmaları,** S. 174, Haziran 2008, s. 137-138.

Batur, Afife: "Beyazıt Yangın Kulesi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 2, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 190.

Baykara, Tuncer: " 'Nizam', 'Tanzimat' ve 'Medeniyet' Kavramları Üzerine", **Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu (Bildiriler) 25-27 Aralık 1989,** Ankara, 1991, s. 64.

Beyoğlu, Süleyman: "Osmanlı Deniz Hamamları", **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi,** Sayı 5, 2004, sf 53-73.

Bozkurt, İbrahim Murat: "19. Yüzyılda Kentiçi Toplu Ulaşımda Modernleşme ve Yeni Teknoloji Kullanımı: İstanbul Örneği", **Selçukludan Cumhuriyete Şehir Yönetimi,** Türk Dünyası Belediyeler Birliği,

İstanbul, 2008, s. 439.

Bozkurt, İ. Murat: "İstanbul Kent İçi Toplu Ulaşım Tarihi Literatürü", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi,** Cilt 8, Sayı 16, 2010, s. 358.

Bulut, Rukiye: "İstanbul Kadınlarının Kıyafetleri ve II. Abdülhamid'in Çarşafı Yasaklaması", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, Sayı 48, Ocak 2001, s. 34.

Cengiz, Halil Erdoğan: "Kahvenin Kirli Çamaşırları", **Tarih ve Toplum,** S. 101, Mayıs 1992, s. 284.

Cezar, Mustafa: "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabiî Âfetler", **Türk San'atı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri I,** Berksoy Matbaası, İstanbul, 1963, s. 375.

Clayer, Nathalie: "1870-1876 Osmanlı Hiciv Basınında İstanbul", Çev. Fahrettin Korkmaz, Hüseyin Köse, **İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi**, S. 11, 2001,

s. 42.

Cunbur, Müjgân: “Tanzimat’ın Kütüphaneciliğimize Etkileri”, **Belleten,** Cilt XXVIII, No: 112, Ekim 1964, s. 692.

Çakır, Hamza: "Tarihimizin İlk Mizah Dergisi Diyojen'in Kapatma Cezalarına Yine Mizahi Yoldan Gösterdiği Tepkiler", **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** S. 15, 2006, s. 162-172.

Çavdar, Tevfik: “Kentiçi Ulaşımın Tarihsel Gelişimi (Şirket-i Hayriye)”, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi**, 1. Kitap, ODTÜ, Der. Yiğit Gülöksüz, Ankara, 1982, s. 174.

Çavdar, Tûba: “Osmanlı Döneminde Üsküdar’da Kurulmuş Kütüphaneler”, **Uluslararası Üsküdar Sempozyumu V,** 1-5 Kasım 2007 Bildiriler Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 82.

Çelebi, Bünyamin: "İtfaiye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1994, s. 306.

Çelik, Yüksel: "Eminönü'nde İlk Kulüp", **Payitaht-ı Zemin Eminönü Bir Dünya Başkenti I,** Eminönü Belediyesi Yay., İstanbul, 2008, s. 369.

Çelik, Gözde: "Tanzimat Döneminde Tarihi Yarımada: Tercihler, Yaklaşımlar, Görünümler", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi,** Cilt 8, Sayı 16, 2010, s. 230.

Çoker, Fahri: "Haliç Köprüleri", **Tarih ve Toplum,** S.8, 1984, s. 30.

Çoruk, Ali Şükrü: "Tramvayın Edebiyat Yolculuğu", **Dünden Bugüne Toplu Ulaşım Kültürü,** İETT Yayınları, İstanbul, 2012, s. 183-184.

Daşdemir, Latif: "Osmanlı Devleti'nde Banker-Sarraf Faaliyetleri Yahut Bir Gerileme Sebebi Olarak Bankacılıktaki

Gecikme”, **Osmanlı Ansiklopedisi 3 İktisat,** Editör Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ankara, 1999, s. 466.

Dağlıoğlu, Hikmet Turhan: “Kahve Hakkında”, **Ehlikeyfin Kitabı,** Haz. Fatih Tığlı, Kitabevi, İstanbul, 2004.

Demiryürek, Meral: “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Değişen Moda Anlayışının Edebiyata Yansımaları (1860-1923)”, **Turkish Studies,** Volume 5\3 2010, s. 1012-1013.

Derman, Hakan: "Mizah Dergileri ve Karikatür", **Türkiye'de Dergiler Ansiklopediler (1849-1984),** Gelişim Yay, İstanbul, 1984, s. 71.

Dikme, Hüseyin: "Osmanlı'da Halkla İlişkiler: Sultan Abdülaziz Dönemi Örneği", **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi,** Cilt 5, S. 21, Bahar 2012, s. 295-300.

Doğramacıoğlu, Hüseyin: "Namık Kemal'in Diyojen Gazetesindeki Mizahî

Yazıları Üzerine Bir Değerlendirme", **Turkish** Studies, Volume 7/1 Winter 2012, s. 936.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi: "Arabacılar", Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1993, s. 287.

Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi: "Kâğıthane", Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1993, s. 380.

Ediz, İsmail: "Osmanlı'dan Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Kahvehaneler ve Sosyal Değişim", **Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi,** Cilt 10, S. 1, Yıl: 2008, s. 180.

Efe, Peri: "Teodor Kasab, Namık Kemal ve Haşmet'in Geleneksel Seyirlikler- Batı Tiyatrosu Tartışmaları 'Medeniyet Bir Memlekete Hâricden Girmeyub İçinden Çıktığı Gibi...'", **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak 2009, s. 80.

Engin, Vahdettin: "İstanbul Şehir İçi Ulaşımında Raylı Sisteme

Geçiş: İlk Atlı Tramvay Hatlarının Yapılışı”, **Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı,** Marmara Üniversitesi Yay., Ankara, 1995, s. 199.

Engin, Vahdettin: “Şehir İçi Ulaşımında İlk Raylı Sistem İstanbul’da Atlı Tramvay Saltanatı”, **Tarih ve Medeniyet,** S. 26, Nisan 1996, s. 41-42.

Engin, Vahdettin: “İstanbul’da Atlı Tramvay Günleri Hareket, Her 10 Dakikada Bir…”, **Popüler Tarih,** S. 5, Ekim 2000, s. 37.

Engin, Vahdettin: “Osmanlı Devleti’nin Demiryolu Siyaseti”, **Türkler,** C. 14, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 464.

Engin, Vahdettin: “Üsküdar’da Omnibüs Şirketi’nin Kuruluşu ve Faaliyetleri”, **Üsküdar Sempozyumu IV,** (3-5 Kasım 2006), Bildiriler, Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi yayınları, İstanbul, 2007, s. 171.

Engin, Vahdettin: “Galata-Şişli Atlı Tramvay Hattının Yapılması”, **Türklük Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2008, s. 362.

Engin, Vahdettin: "İstanbul Şehir İçi Kara Ulaşımında Modernleşme", **Marmara Üniversitesi Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyum Bildirileri,** (14-17 Aralık 2010), İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Ajansı, İstanbul, 2011, s. 514-518.

Engin, Vahdettin: "İstanbul'da Şehir İçi Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu**, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul, 2012, s. 68-69.

Engin, Vahdettin: "Ülkemizin İlk Metrosu Tünel'in Yapılması ve Diğer Metro Projeleri", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-** Demiryolu, Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 367.

Engin, Vahdettin: "Tarih Boyunca Kadıköy, Adalar ve Haliç'te Deniz Ulaşımı", **Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu,** Çamlıca Basım Yayın, İstanbul 2012, s.166.

Erler, Mehmet Yavuz: "Mizah Dergileri Işığında, 1870-1875 Tarihleri Arasında İstanbul'da Kara Taşımacılığı", **Tarih ve Toplum,** S. 204, Aralık 2000, s. 345.

Erler, Mehmet Yavuz: "İstanbul'da Deniz Ulaşımı (1870-1875)", **Osmanlı Araştırmaları**, XXI, 2001, s. 78.

Ermence, Cem: "İstanbul Tramvayında Sınıf ve Kimlik (1871-1922), **Toplumsal Tarih,** S. 93, Eylül 2001, s. 9.

Erol, Emine: "Osmanlı Devleti'nde Aydınlatma Uygulamaları ve Verilen İmtiyazlar (1850- 1914)", **Türk Dünyası Araştırmaları,** S. 175, Ağustos 2008, s.204.

Eryılmaz, Bilal: "Osmanlı Yerel Yönetiminde İstanbul Şehremaneti", **İslam Geleneğinden Günümüze Şehir ve Yerel Yönetimler,** Cilt I, Edit. Vecdi Akyüz, Seyfettin Ünlü, İlke Yay., İstanbul, 1996, s. 336.

Evren, Burçak: "İstanbul'un Deniz Hamamları", **Türkler,** . 15, Yeni Türkiye Yay., 2002, s. 553.

Eyice, Semavi: "İstanbul'da Seyir Yerleri ve Bazı Tiyatrolar Hakkına Notlar", **Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi,** S. 16, 2002, s. 5.

Gemici, Nurettin: “Osmanlı’da Çevre Anlayışının Bir Tezahürü Olarak Bahçe ve Mesire Yerleri”, **İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Uluslararası Çevre ve Din Sempozyumu Bildiriler,** Cilt 2, İstanbul, 2008, s. 389.

Georgeon, François: "Şehrin Aynası: Osmanlı Mizah Basını", Çev. Elif Akçetin, **Toplumsal Tarih,** S. 49, Ocak 1998, s. 28.

Giz, Adnan: “Eski İstanbul’un Mutena Semtlerinden Çamlıca”, **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 10, Kasım 1969, s. 26.

Göktaş, Erbil: “Osmanlı Döneminde Kahvehaneler, Kıraathaneler ve Bunların İşlevleri”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi,** 11. Sayı, 1999, s. 71.

Göktaş, Uğur: “Boğaziçi’nde Deniz Ulaşımı ve Şirket-i Hayriye”, **Türkler,** C. 14, Yeni Türkiye Yay., s. 495.

Göktaş, Uğur: “Dilenciler”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 53.

Göktaş, Uğur: “Kayıkçılık”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi**, Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., s. 501.

Göktaş, Uğur: “Sakalar, “**Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 6, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1994, s. 420.

Göncüoğlu, Süleyman Faruk: "İstanbul'un İktisadi ve Sosyal Hayatı İçerisinde Bahçekapı Semti'nin Yeri ve Önemi",**Arşiv Emektarlarına Armağan,** Haz. Nizamettin Oğuz, İshak Keskin, İstanbul, 2013, s. 229.

Gözcü, Alev; Akçiçek, Eren: “Osmanlı Mutfağında Kar ve Buz”, **I. Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu (Osmanlı Mutfak**

Kültürü), (14-15 Ekim 2010 Bilecik), Yay. Haz. Arif Bilgin, Özge Samancı, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Yayınları, Bilecik, 2012, s. 272.

Gülersoy, Çelik: "Kayıklar", **Arkeoloji ve Sanat,** 24\27, s. 18.

Gülersoy, Çelik: "Galata Köprüsünün Hikâyesi", **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 5, Mayıs 1974, s. 52.

Günalan, Rıfat: "Osmanlı Esnaf ve Toplumunda Temizlik Anlayışı: Belgeler Üzerine Bir Değerlendirme", **Temizlik Kitabı,** Editörler Emine Gürsoy Naskali, Salh Mehmet Arçın, Kitabevi, İstanbul, 2009, s. 76.

Güray, Cenk: "İki Kenti Birleştiren Kadim Miras İstanbul'dan Paris'e Kahve ve Kahvehane Kültürü", **İz Atılım Üniversitesi Dergisi,** S. 9, Ocak 2010.

Gürbüz, Ali Kemal: "Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryollarının Rolü", **Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,** Cilt 2, Sayı 3, 1999, s. 176.

Gürtuna, Sevgi: “Osmanlı Kadınının Giyim Kuşamı”, **Osmanlı Ansiklopedisi,** Cilt 9, Yeni Türkiye Yay., 1997.

Hut, Davut: “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı”, **Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz- Demiryolu,** Editörler Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yay., İstanbul, 2012, s. 112.

İpşirli, Mehmet: “Araba”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,** C. 3, İstanbul, 1991, s. 244.

Işın, Ekrem: “Kahvehaneler”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 4, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı, 1994, s. 386.

Işın, Ekrem: “ Bir İçecekten Daha Fazla: Kahve ve Kahvehanelerin Toplumsal Tarihi”, **Tanede Saklı Keyif, Kahve**, YKY, 2. Baskı, İstanbul, 2001, s. 12.

İskit, Sever: "İstanbul'da Su Sıkıntıları", **Resimli Tarih Mecmuası,** S.70, Ekim 1955, s. 4120.

İskit, Server R. : "Haliç ve Kâğıthaneye Dair", **Tarih Konuşuyor,** Cilt 5, Sayı 29, Haziran 1966, s. 2363.

İşli, Emin Nedret: "Galata Köprüsü ve Ebüzziya Tevfik Bey", **Ziyad Ebüzziya Kitabı Darçağda Bir Çelebi,** Haz. Ö. Faruk Şerifoğlu, Timaş Yay., İstanbul, 1998, s. 232.

Karakışla, Yavuz Selim: "Arşivden Bir Belge Yankesici ve Hırsızların Fotoğraflarının Alınarak Fişlenmesi (1868)", **Toplumsal Tarih,** Nisan, S. 64, 1999, s. 44.

Karpat, Kemal H. ;
Zens, Robert W. : "I. Meşrutiyet Dönemi ve II. Abdülhamid'in Saltanatı (1876-1909),**Genel Türk Tarihi,** C. 7, Edit. Hasan Celâl Güzel, Ali Birinci, Yeni Türkiye Yay., Ankara,2002, s. 291-295.

Kayserilioğlu, R. Sertaç: "Tramvay", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., 1994, s. 299.

Kayserilioğlu, R. Sertaç: “Tramvay Biletleri”, **Tombak,** S.8, 1996, s. 58.

Koca, Emine: “18. ve 19. Yüzyıl Osmanlı Erkek Modası”, **Türk-İslâm Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi,** S. 7\Kış, Konya 2009, s. 75.

Kocabaşoğlu, Uygur: “İlk ‘Kıraathane’nin Açılışı”, **Tarih ve Toplum,** S.5, Mayıs 1984, s. 65-66.

Koç,Fatma ;Koca,Emine: “Geleneksel Giysi Tarzlarının Değişimi ve Türk Modasının Oluşumunda İstanbul”, **7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi Türk ve Dünya Kültüründe İstanbul Bildiriler IV,** Atatürk Kültür Merkezi, Konya, 2012, s. 571-572.

Koçu, Reşad Ekrem: “Eski İstanbul’da Araba ve Arabacılar”, **Hayat Tarih Mecmuası,** S.2, Mart 1971, s. 23.

Koçu, Reşad Ekrem: “Eski İstanbul’da Deniz Hamamları”, **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 8, Eylül 1972, s. 22.

Koraltürk, Murat: "İstanbul'da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular", **Türkler ve Deniz,** Editör Özlem Kumrular, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007,s. 498.

Koraltürk, Murat: "İstanbul'da Deniz Ulaşımının Rolü ve Yolcu Sayıları (19. ve 20. Yüzyıllar)", **Marmara Üniversitesi Uluslararası Tarih İçinde İstanbul Sempozyumu Bildirileri (14-17 Aralık 2010),** 2011, s. 375.

Kuzucu, Kemalettin: "Osmanlı Döneminde Vefa Yangınları ve Semt Topoğrafyasına Etkileri", **Bir Semte Vefa,** Haz. N. Bilge Özel İmanov-Yunus Uğur, Klasik Yay, İstanbul, 2009, s. 572-573.

Kuzucu, Kemalettin: "Kahvedaneden Kıraathaneye Geçiş ve İlk Kıraathaneler", **Türk Kahvesi Kitabı,** Editör Emine Gürsoy Naskali, Kitabevi, İstanbul, 2011,s. 161.

Küçük, Cevdet: “Abdülaziz”, **TDV İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 1, İstanbul, 1988, s. 181.

Martal, Abdullah: “Suyolcu”, **TDV İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 38, İstanbul, 2010, s. 1.

Mazak, Mehmet: “Dersaadet Sokak Aydınlatılmasında Havagazı”, **İstanbullu,** S.5, Şubat 1999, s. 74-76.

Mazak, Mehmet: “Osmanlı Üsküdar’ında Aydınlatma”, **Üsküdar Sempozyumu I 23-25 Mayıs 2003,** Cilt I, Editörler Zekeriya Kurşun, Ahmet Emre Bilgili, Kemal Kahraman, Celil Güngör, Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul 2004, s. 113.

Mazak, Mehmet: “Anadolu Yakasının İlk Sanayi Tesislerinden Biri Kuzguncuk Gazhanesi ve Üsküdar”, **Üsküdar Sempozyumu IV 3-5 Kasım 2006,** Cilt I, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi Yay., İstanbul, 2007, s. 179.

Mizrahi, Daryo: "Ciddi Hayatın Komik Gölgeleri Osmanlı'da Karagöz Oyunları", **Toplumsal Tarih,** S. 181, Ocak 2009, s. 48-50.

Musahipzade Celal: "İstanbul'da Giyim Kuşam", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt II, Fasikül 18, İstanbul, 1985, s. 565.

Neumann, Christoph K.: "Modernitelerin Çatışması Altıncı Daire-i Belediye, 1857-1912", **İstanbul İmparatorluk Başkentinden Megakente,** Editör Yavuz Köse, Çev. Ayşe Dağlı, Kitap Yay., İstanbul, 2011, s. 434.

Numan, İbrahim: "Eski İstanbul Kahvehanelerinin İçtimai Hayattaki Yeri ve Mimarisi Hakkında Bazı Mülahazalar", **Kubbealtı Akademi Mecmuası,** Yıl: 10, S. 2, Nisan 1981, s. 57.

Ongunsu, A.H. : "Abdülaziz", **İslâm Ansiklopedisi,** 1. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1950, s. 57.

Öcal, Mustafa: “Âmin Alayı”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 3, İstanbul 1991, s. 63.

Özdemir, Sinem: “Batılılaşma Sürecinde İstanbul Eğlence Hayatında Musikinin Yeri”, **7. Uluslararası Türk Kültürü Kongresi Bildiriler IV İstanbul’da Sanat: Mimari, El Sanatı, Resim, Müzik,** Atatürk Kültür Merkezi, Ankara, 2011, s. 1121.

Özdiş, Hamdi: "Teodor Kasab ve İstikbâl Gazetesine Dair Notlar", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,** S. 20, 2005, s. 15.

Özdiş, Hamdi: "19. Yüzyıl Mizah Basınında İstanbul'da 'Şehirli Olmak'", **Kebikeç İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi,** S. 19, 2005, s. 30.

Özer, Atila: "Türk Mizah Dergileri ve Karikatür Sanatındaki Değişmeler", **Kurgu,** Aralık 1991, s. 224.

S., P. : “İstanbul Köprüleri”, **Resimli Tarih Mecmuası,** S.

68, Ağustos 1955, s. 3990.

Pek, Nuri: "Otobüslerin Babası: Omnibüs", **Resimli Tarih Mecmuası,** s. 31, Temmuz 1952, s. 1626.

Parmaksızoğlu, İsmet: "Kâğıthane", **Türk Ansiklopedisi,** Cilt XXI, Millî Eğitim Basımevi, Ankara, 1974.

Quataert, Donald: "19.yy.'da Osmanlı İmparatorluğu'nda Demiryolları", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** 52. Fasikül, 6. Cilt, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s. 1633-1634.

Resimli Tarih Mecmuası : "Eski Devirlerde Kâğıthane Âlemleri", **,** II. Cilt, 16. Sayı, 1951, s. 685.

Sakaoğlu, Necdet: "Yangınlar-Osmanlı Dönemi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yay., 1994, s. 428.

Sarıcık, Murat: "III. Murad Devrinden Hayvan Haklarıyla İlgili Bir

Ferman”, **Süleyman Demirel Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi,** Kuruluşunun 700. Yılında Osmanlı Özel Sayısı, S. 6, 1999, s. 72.

Schild, Rivka Geron: “19. Yüzyılda Kentsel Dönüşümün Meşruiyeti Olarak Yangın”, **Doğu Batı Düşünce Dergisi,** Yıl: 17, S.68, Şubat, Mart, Nisan 2014, s. 128.

Somçağ, Selim: “İstanbul’da Hayvanlar”, **İstanbul Armağanı 3 Gündelik Hayatın Renkleri**, Yay. Haz. Mustafa Armağan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yay., İstanbul, 1997, s.168.

Sökmen, Cem: “Osmanlı’dan Bugüne Kahvehaneler ve Kıraathaneler”, **Diyanet,** S. 259, Temmuz 2012, s. 60.

Şarman, Kansu: (Necdet Sakaoğlu ile Söyleşi) "Eğitim Tarihinin Kesintisiz Serüveni", **Popüler Tarih,** S. 36, Ağustos 2003, s. 82.

Şener, Sami: "Üsküdar'da Zaman Perspektifi İçinde İnsan ve Kültür Dinamizmi", **Üsküdar Sempozyumu IV,** 3-5 Kasım 2006, Cilt II, Editör Coşkun Yılmaz, Üsküdar Belediyesi, İstanbul, 2007, s. 38.

Şensoy, Fatma: "İstanbul Hayatında Kadınlar", **İstanbul Şehir ve Medeniyet,** Haz. Şevket Kamil Akar, Klasik Yay., İstanbul, 2004, s. 297-299.

Şerifoğlu, Ömer Faruk: "Çeşmeler ve Sebiller", **Geçmişten Günümüze Beyoğlu,** Taç Vakfı, İstanbul, 2004, s. 193

Talû, Ercüment Ekrem: "Eski İstanbul'da Kadın Hamamları", **Resimli Tarih Mecmuası,** S. 2, Şubat 1950, s. 66.

Talu, Ercüment Ekrem: "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi?", **Hayat Tarih ve Edebiyat Mecmuası,** Aralık 1978, s. 23.

Tan, Nail: "Osmanlı Dönemi Halk Eğlenceleri", **Derlemeler Makaleler 5,** Ankara 2007, s. 144.

Tanyeli, Gülsün-
Kâhya, Yegân: "Galata Köprüleri", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 3, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfi Yay., İstanbul, 1994, s. 357.

Tanyeli, Gülsün: "Türkiye Köprüleri", **Türkiye'nin Köprüleri,** Koç Allianz Yay. İstanbul, 2000, s. 22.

Tarih ve Toplum: "Osmanlı Toplum Yaşayışıyla İlgili Belgeler-Bilgiler: İnsan ve Hayvan Hakları", , S.2, 1984, s. 38.

Tekeli, İlhan: "Yüzeli Yılda Toplu Ulaşım", **İstanbul,** S. 2, 1992, s. 20.

Tekeli, İlhan- Kuyaş, Ahmet: "Araba Sevdası", **Cogito,** S.24, 2000, s. 96-97.

Tekeli, İlhan: "19. Yüzyılda İstanbul Metropol Alanının Dönüşümü", **Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu,** Editörler Halil İnalcık-Mehmet Seyitdanlıoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yay., İstanbul, 2011, s.535.

Tekin, Zeki: "Osmanlı Döneminde Dilencilik", **Osmanlı,** Cilt 5, Editör, Güler Eren, Yeni Türkiye Yay., Ank. 1999, s. 570.

Temel Britannica: "Demiryolu ve Tren", **,** Ana Yayıncılık, İstanbul, 1992, s. 137.

Tezcan, Hülya: "Ferace", **Diyanet İslam Ansiklopedisi,** C. 12, İstanbul, 1995, s. 349.

Tikbaş, Fadime: "Edmondo De Amicis'in Gözünden İstanbul Kadınları", **Dünya Edebiyatında İstanbul Sempozyumu Bildiriler,** Fatih Belediyesi Başkanlığı, İstanbul, 2012, s. 682.

Timur, Taner: "Binbir Gece Masalları ve Gerçekler: Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati-I", **Tarih ve Toplum,** S. 11, Kasım 1984, s. 42.

Timur, Taner: "XIX. Yüzyılda İstanbul'un Köpekleri", **Tarih ve Toplum,** Eylül, 1993, s. 140-141.

Toprak, Zafer: "Altıncı Daire-i Belediye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1993, s. 222.

Toprak, Zafer: "Aydınlatma-Tanzimat Dönemi", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 1, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay., İstanbul, 1993, s. 478.

Tutel, Eser: "Şirket-i Hayriye", **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 7, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Yay, 1994, s. 182.

Tutel, Eser: "Şirket-i Hayriye", **Tarih ve Toplum,** S. 125, Mayıs 1994, s. 26.

Tutel, Eser: "İlk Araba Vapuru Bir Türk'ün Buluşu", **Popüler Tarih,** Mart 2001, s.54.

Türk Ansiklopedisi: "Araba", Cilt III, M.E.B, İkinci Baskı, İstanbul, 1971.

Ulusan Şahin, Şayan: “Türk Kültüründe At Arabası (At Arabalarının Dili)”, **Bilig,** s. 32, Kış 2005, s. 169.

Ünal, Ertan: “İlk Tramvay Son Tramvay”, **Hayat Tarih Mecmuası,** S. 10, Kasım 1968, s. 68.

Ünal, Ertan: “Türkiye’nin İlk Metrosu”, **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı 11, Aralık 1968, s. 30-31.

Ünal, Ertan: “İstanbul’un Mesireleri”, **Hayat Tarih Mecmuası,** Sayı: 10, Kasım 1969, s. 64.

Ünal, Ertan: “1845’te Başlayan Uygulama Sona Erdi… Müjde! Köprü Parası Kaldırıldı!”, **Popüler Tarih,** S. 58, Haziran 2005, s. 54.

Ünüvar, Kerem: “Osmanlı’da Bir Kamusal Mekân: Kahvehâneler”, **Doğu Batı**, S.5, 1998, s. 191.

Ünver, Süheyl: “Osmanlı Tababeti ve Tanzimat Hakkında Yeni Notlar”, **Tanzimat I,** Maarif Vekilliği Yay.,

İstanbul, 1940, s. 947.

Ünver, Süheyl: “ Türkiye’de Kahve ve Kahvehaneler”, **Türk Etnografya Dergisi,** S. V, 1963, s. 44.

Ünver, Süheyl: “Kahve 450 yaşında”, **Hayat Tarih Mecmuası,** S.4, Mayıs 1967, s. 13.

Üsdiken, Behzat: “Eski Beyoğlu’nda, Restaurant, Birahane, Bar, Gazino ve Meyhaneler- VI”, **Toplumsal Tarih,** S. 9, Eylül 1994, s. 32-33.

Üyepazarcı, Erol: "Türk Basınının İlk Mizah Dergilerinden: 'Çıngıraklı Tatar'", **Müteferrika,** Yaz 2002, Sayı 21, s. 28.

Üyepazarcı, Erol: "Türkiye'de Çıkan İlk Mizah Dergisinin Öyküsü: Terakki, Terakki-Eğlence ve Letâif-i Âsâr", **Müteferrika Kitabiyat Dergisi,** Kış, 2006/2, S. 30,s. 85-89.

Varış, Tunca: “Oyuncuları Değişse de Değişmeyen Konusuyla

Süregelen Tiyatro… Atlı Tramvaydan Günümüze”, **Toplumsal Tarih,** S. 24, Aralık 1995, s. 31.

Varlık, M. Bülent: "Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Mizah", **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi,** Cilt 4, Fasikül 35, İletişim Yay., 1985, s. 1093.

Yazıcı, Nesimi: “Osmanlı Sosyal Hayatından Bir Kesit: Tanzimat Döneminde Mesire”, **XIII. Türk Tarih Kongresi,** Ankara: 4-8 Ekim 1999, III. Cilt, II. Kısım, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2002, s. 1065-1066.

Yeni Tarih Dergisi : "Dünkü İstanbul’da Atlı Tramvaylar”, **,** S. 1, Ocak 1957, s. 31.

Yıldırım, Nuran: “Kolera Salgınları”, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi,** Cilt 5, Kültür Bakanlığı ve Tarih Vakfı Ortak Yay., s. 45.

Yıldırım, Nuran: “Evvel Zaman İstanbul’unda Sağlık”, **İstanbul,** S. 48, Ocak 2004, s. 62.

Yıldız., Kenan: "Yeni Belgeler Işığında Tulumbacıbaşı Gerçek Davud Ağa ve Tulumbacı Şeritçileri Esnafı", **Kitaplara Vakfedilen Bir Ömre Tuhfe İsmail E. Erünsal'a Armağan 1,** Ülke Kitapları, 2014, s.557.

Yılmaz, Fehmi: "İstanbul'da Tütüncü Esnafı", **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret,** Der. Fatmagül Demirel, Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul, 2012, s. 127-129.

Yöre, Seyit: "Mekân ve Müzik: Osmanlı Döneminde İstanbul'un Çokkültürlü Müzikli Eğlence Mekânları", **Belleten,** Cilt LXXVI, Sayı 277, Aralık 2012, s. 883.

Yörük, Serpil: "Galata Köprüsü Tarihi", **Türk Edebiyatı,** S. 188, Haziran 1989, s. 66.

Yurdakul, İlhami: "İstanbul Suları Terkos Gölü ve Bazı Suların İçme Suyu Olarak Kullanılmasına Dair Raporlar", **İstanbul Araştırmaları,** S. 7, Güz 1998, s. 199-200.

Ziyad Ebuzziya: "Diyojen", **Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi,** Cilt 9, İstanbul, 1994, s. 479.

TEZLER

Altıner, Fikriye Pınar: **II. Abdülhamid Döneminde İstanbul Bahçeleri (1876-1909),** İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ocak, 2008.

Camgöz, Mevlüt: **19. Yüzyıl Osmanlı İstanbul'unda Zahire Fiyatları ve Tedarik Bölgeleri,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ahmet Tabakoğlu, İstanbul, 2010.

Döğüş, Necati: **Arşiv Belgeleri Işığına XIX. Yüzyılda Dînî Bayramlar**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslâm Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ziya Yılmazer, İstanbul, 2001.

Ertuğ, H. Nejdet: **Osmanlı Ulaşım Sisteminde Kayıkçılık,** İstanbul

Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Fakültesi, Sosyal Yapı- Sosyal Değişme Bilim Dalı Doktora Tezi, Dan. Prof. Dr. Mustafa Erkal, İstanbul, 1995.

Kuzucu, Kemalettin: **Bâbıâlî Yangınları ve Sosyo-Ekonomik Etkileri (1808-1911),** Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Dan. S. Selçuk Günay, Erzurum, 2000.

Oğur, Hıdır: **Türk Basınında Mizah,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gazetecilik ve Halkla İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1984.

Oktay, Tarkan: **Osmanlı Devleti'nde Modern Belediyeciliğin Ortaya Çıkışı ve İstanbul'da Mahalli Hizmetlerin Yeniden Örgütlenmesi,** Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Mahalli İdareler ve Yerinden Yönetim Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ömer Dinçer, İstanbul, 1998.

Orha, Zafer: **Osmanlı Devleti'nde Modern Belediyeciliğin Doğuşu ve Altıncı Daire-i Belediye Örneği,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İstanbul Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Dan. Ahmet Kal'a, İstanbul, 2008.

Oymak, Alpaslan: **Osmanlı Mizahında Teodor Kasap (Diyojen, Çıngıraklı Tatar ve Hayâl Gazetesi Üzerine Bir İnceleme)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul, 2013.

Özbent, İkbal: **İlk Türkçe Mizah Gazetelerinde Alafranga Tipler ve Alafranga Hayat,** İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Dan. Ö. Faruk Akün, İstanbul, 1987.

Özdiş, Hamdi: **Tanzimat Devri Mizah Gazetelerinde Batılılaşma ve Toplumsal-Siyasal Eleştiri: Diyojen (1870-1873) ve Çaylak (1876-1877) Üzerinde Bir Araştırma,** Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2004.

Tekçam, Mitat: **Osmanlı Eğlence Kültüründe Mesire Yeri Olarak Kağıthane,** Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Dan. Fikri Okut, Ocak 2006.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

http://www.sabah.com.tr/Yasam/2013/04/25/kadikoyde-vapur-faciasi

http://www.sabah.com.tr/, (26 Mart 2013 Salı)
http://www.umutfmforum.com/meczublarmustafa-ozdamar-t56073.0.html;wap2=

ÖZGEÇMİŞ

1985 yılında İstanbul’da doğdu. İlk ve orta öğrenimini aynı ilde tamamladıktan sonra, 2002 yılında Kocaeli Üniversitesi Türk Dili ve Edebiyatı bölümünde başladığı yüksek öğrenimini 2006 yılında tamamladı. Aynı yıl, bu üniversitenin Sosyal Bilimler Enstitüsü Türk Dili ve Edebiyatı Yüksek Lisans Programı’nda lisansüstü öğrenimine başladı. Ağustos 2007’de Kocaeli Üniversitesi Türk Dili Bölümü’nün açtığı sınavı kazanarak Türk Dili okutmanlığına atandı. 2008’de yüksek lisans diplomasını aldıktan sonra 2010 senesinde, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiyat Araştırmaları Anabilim Dalı'nda doktora eğitimine başladı. Okutmanlık görevini hâlen sürdürmektedir.